

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ (UFC)
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

JORGE HENRIQUE MAIA SAMPAIO

**PARA NÃO PERDER O BONDE: FORTALEZA E O TRANSPORTE DA
LIGHT NOS ANOS 1913-1947**

**FORTALEZA
2010**

JORGE HENRIQUE MAIA SAMPAIO

**PARA NÃO PERDER O BONDE: FORTALEZA E O TRANSPORTE DA
LIGHT NOS ANOS 1913-1947**

Dissertação de Mestrado apresentada no
Programa de Pós-Graduação em História
Social da Universidade Federal do Ceará
(UFC) para obtenção do título de Mestre
em História Social.

Orientadora: professora Doutora Kênia
Sousa Rios.

FORTALEZA
2010

JORGE HENRIQUE MAIA SAMPAIO

PARA NÃO PERDER O BONDE: FORTALEZA E O TRANSPORTE DA
LIGHT NOS ANOS 1913-1947

Dissertação submetida à Coordenação do Curso de Pós-Graduação em História Social, da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em História Social.

Aprovada em 4 de novembro de 2010.

BANCA EXAMINADORA

Professora Doutora Kênia Sousa Rios (orientadora)
(Universidade Federal do Ceará – UFC)

Professor Doutor Antônio Luiz Macêdo e Silva Filho
(Universidade Federal do Ceará – UFC)

Professor Doutor Edilberto Cavalcante Reis
(Universidade Estadual do Ceará - UECE)

“Lecturis salutem”

Ficha Catalográfica elaborada por

Telma Regina Abreu Camboim – Bibliotecária – CRB-3/593

tregina@ufc.br

Biblioteca de Ciências Humanas – UFC

S183p Sampaio, Jorge Henrique Maia.
Para não perder o bonde [manuscrito] : Fortaleza e o transporte da
Light nos anos 1913-1947 / por Jorge Henrique Maia Sampaio. –
2010.
140f. : il. ; 31 cm.
Cópia de computador (printout(s)).
Dissertação(Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro
de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em História,
Fortaleza(CE), 04/11/2010.
Orientação: Prof^a. Dr^a. Kênia Sousa Rios.
Inclui bibliografia.

1-BONDES – FORTALEZA(CE) – 1913-1947. 2-TRANSPORTES – ASPECTOS
SOCIAIS – FORTALEZA(CE) – 1913-1947. 3-ESPAÇOS PÚBLICOS – ASPECTOS
SOCIAIS – FORTALEZA(CE) – 1913-1947. 4-FORTALEZA(CE) – USOS E
COSTUMES – 1913-1947. I-Rios, Kênia Sousa, orientador. II-Universidade Federal do
Ceará. Programa de Pós-Graduação em História. III-Título.

CDD(22^a ed.) 388.460981310904
104/10

*Aos meus pais José (em memória)
e Margarida, pelo apoio em tudo.*

AGRADECIMENTOS

Estas linhas que aparecem, na ordem do trabalho, como primeiras foram as últimas a serem escritas. Muitas pessoas tiveram uma importância fundamental ao longo desta pesquisa e, sem o apoio delas, seria impossível que eu concluísse este trabalho. Talvez, se houvesse um local para falar de como este período de pesquisa e estudo foi desgastante, seria este o local. Mas prefiro agradecer aos amigos que tornaram essa jornada suportável.

Tenho uma enorme dívida com Kênia Rios, minha orientadora, que me acompanhou do primeiro ao último dia deste trajeto com reflexões teóricas, metodológicas e palavras de conforto nas horas difíceis. Mais do que uma orientação, tive uma guia “para não perder o bonde”. A ela este trabalho é dedicado.

Agradeço ao programa Reuni, que, juntamente com a Capes, me forneceu a bolsa, sem a qual não poderia realizar a pesquisa.

Deixo aqui registrado meus sinceros agradecimentos a Josenira Unias, da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (CEPIMAR), por sempre atender a minhas solicitações e ajuda com as fontes contidas neste trabalho.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Federal do Ceará (UFC), pelas discussões em sala, que me apontaram caminhos e tiraram dúvidas da pesquisa. Aos companheiros de Mestrado, pela convivência ao longo dos dois anos, pelas leituras iniciais, críticas e conversas após as aulas. Deixo aqui registrada minha admiração e amizade por Walter, Elza, Débora e Cristiane, com quem mantive laços mais estreitos durante esse período e espero que continue por muito tempo.

Ao amigo João Ernani, pelo aprendizado ao longo dos anos. Sua generosidade em compartilhar informações foi de grande valia para este trabalho e para a formação de historiador.

Aos professores Antonio Luiz, Eurípedes Funes e Meize Lucas, pela presença na minha Banca de Qualificação, contribuindo com sugestões, referências bibliográficas e críticas que foram de fundamental importância na confecção desta Dissertação.

Aos companheiros de ofício e amigos Kleiton, Aline e Thiago, por compartilhar, desde a graduação, diversos momentos prazerosos e por acompanhar mais de perto minhas dúvidas, minhas fraquezas e compartilhar essa amizade. Aliás, minha turma de graduação é muito especial. Juntos, temos histórias daquelas que se contam para os netos. A todos eles ficam o meu obrigado, não só pelo companheirismo, mas pela minha formação que se foi construindo ao lado deles.

Quero agradecer também à Afonsina Moreira, por sempre encontrarmo-nos na hora exata em que eu precisava desabafar os problemas da vida.

Deixo aqui registrado meu agradecimento a José Maia Sampaio, meu pai, que infelizmente, não pôde acompanhar e nem ver o final desta pesquisa, pois faleceu na primeira semana em que ingressei no Mestrado. À minha mãe Margarida, que me faz entender, ou, ao menos, tentar entender, todos os dias, a importância do exercício da memória. Nossa relação também é compartilhada no esquecimento, devido seu Alzheimer, onde muitas vezes tenho de afirmar quem sou.

Agradeço à Karine e à Marcela por contribuírem no fechamento deste trabalho.

Agradeço a todos que, de alguma forma, contribuíram para este trabalho e, por motivos de esquecimento, não estão citados aqui.

Por último, e não menos importante, à Daiana, que, nos últimos meses, compartilhou comigo ótimos momentos e tornou menos penoso o meu caminhar. No meu bonde, ela tem cadeira cativa.

RESUMO

Título: Para não perder o bonde: Fortaleza e o transporte da Light nos anos 1913-1947.

Este trabalho consiste em analisar historicamente o bonde em Fortaleza no período entre 1913 e 1947, pondo em relevo as relações que os habitantes estabeleciam com a cidade em face da presença desses equipamentos modernos; observando o uso que as diferentes classes sociais faziam do espaço urbano, sobretudo a partir da chegada do bonde, iniciado no ano de 1913, pela companhia inglesa Ceará Tramway Light, e encampado pelo poder público local em 1947. Nesses anos, o bonde foi muito mais do que uma simples máquina, representava a existência do moderno na capital e se constituía em espaço de convivência entre as diferentes classes sociais. Durante esse período, houve um crescimento acentuado da população e, após os anos 1930, os equipamentos urbanos não acompanharam o novo ritmo da cidade. A pesquisa também apresenta como o sistema de transporte define os espaços urbanos, a configuração de bairros e as disputas por locais próximos ao centro. Com uma série de irregularidades, paralisações, dificuldades na circulação, o bonde alterou o cotidiano dos habitantes de Fortaleza na percepção da velocidade, do espaço, do tempo e, principalmente, no caminhar pela urbe.

Palavras-chaves: bonde; espaço urbano; modernidade.

ABSTRACT

Title: Not to lose the bonde: fortress and transport of Light in the years 1913-1947.

This essay consists on the historical analysis of the tram in Fortaleza on the period between 1937 and 1947, emphasizing the relationship which habitants would establish with the city due to these modern equipments; observing the utilization that different social levels would do on the urban space, above all, from the tram arrival, starting on 1913, by the English Company Ceará Tramway Light, and revoked by local public government on 1947. during these years, the tram was much more than a simple machine, it represented the existence of modernity in the city and it was a relevant population increase, and after 1930, urban equipments did not follow the city fast development. the survey also shows how the neighborhoods configuration and the disputes for places near the town center. although many irregularities, strikes, traffic difficulties, the tram changed Fortaleza's habitants daily routine on the perception of speed, space, time, and mainly, on walking through the town.

Keywords: tram; urban space; modernity.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 Mapa das linhas dos bondes	26
FIGURA 2 Praça do Ferreira - local de chegada e partida dos bondes.....	36
FIGURA 3 Zé Farol	74
FIGURA 4 Propaganda da Garage Pedreira	92

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
1 ENTRE A MÁQUINA E A RUA: A CIDADE PELA QUAL O BONDE PASSAVA.....	19
1.1 Movido a quatro patas: da tração animal ao bonde elétrico.....	19
1.2 Onde o bonde faz a curva: o progresso chega aos “arrabaldes”.....	37
1.3 O bonde e seus perigos: acidentes, abalroamentos e mortes nas ruas da cidade.....	54
2 AS RUAS NÃO SÃO MAIS AS MESMAS.....	62
2.1 A Light não entre nos trilhos: reclamações, queixas e protestos.....	62
2.2 A empresa, o bonde e as paralisações.....	75
2.3 A concorrência vem de ônibus: a Light e os auto-ônibus.....	90
3 OS ÚLTIMOS ANOS DOS TRAMWAYS.....	104
3.1 Os últimos anos dos <i>tramways</i>	104
3.2 Devagar e barulhento: algumas memórias do bonde e a cidade.....	117
•	
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	130
FONTES.....	133
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	136

INTRODUÇÃO

Início da noite. Pela janela do trem, as primeiras imagens da cidade, distorcidas como uma pintura impressionista, devido à velocidade da máquina. Próxima parada: Estação Central de Fortaleza. Inúmeras pessoas desembarcam pela primeira vez na capital. Ficam deslumbradas com o movimento de transeuntes que circulam ao redor da praça, iluminada como o dia. Um a um deixa a locomotiva para trás. Entre vários que estão no trem, Otacílio¹, vindo do interior do Ceará, fica encantado com o que vê. A cidade tem uma vida noturna. Um revelar a cada olhar. Enquanto espera o irmão, observa cada detalhe desse novo mundo. Percebe que inúmeras carroças preenchem toda a praça. O irmão chega e leva-o ao hotel.²

Na manhã do ano de 1910, nosso visitante deixa o hotel na companhia do irmão e, juntos, caminham pelas ruas e avenidas do centro. Nesse período, a população de Fortaleza era pouco mais de 65 mil habitantes, o que causa espanto ao nosso viajante. Caminhando pela cidade, resolvem pegar um estranho veículo puxado a burro que corre sobre trilhos. Esse veículo era da Companhia Ferro Carril que abastecia a cidade com os famosos “bondes”.

No rápido passeio, ponto obrigatório era a Praça do Ferreira, coração da cidade. Nela, os moradores encontravam-se no final da tarde para colocar a conversa em dia e ficar por dentro dos acontecimentos. Parada rápida na praça para tomar um café, pois os melhores quiosques se encontravam ali, um em cada canto da praça — Café Java, Café do Comércio, Café Elegante e o Restaurante Iracema. No final do dia, Otacílio e seu irmão assistem a um filme no Amerikan Kinema.

Naquele ano foi construído o Theatro José de Alencar, mais um local para a sociedade fortalezense frequentar. Com uma arquitetura imponente, logo virou referência em todo o país. Outro prédio chamou a atenção de Otacílio, o Mercado de Ferro, com sua estrutura vinda da Europa. Tudo podia

¹ Otacílio de Azevedo foi poeta, pintor da Light e prosador com obras de referência na lírica nacional.

² A chegada de Otacílio à capital cearense é um bom exemplo para situar os acontecimentos relacionados com aspectos de uma modernidade ainda tímida, mas que já se fazia presente e deixava, assim como ele, parte da população, fosse oriunda do interior, fossem os que já habitavam a cidade, com certo “espanto” pelo novo.

encontrar ali, de roupa a utensílios domésticos. Saindo do mercado, em frente se encontrava a Garapeira do Bembém, onde se vendia um delicioso caldo de cana.

Praças, cinemas, teatro, mercados, casas comerciais, avenidas, circulação de pessoas e mercadorias, a pé ou de bonde, um pouco mais raro de automóvel. Ainda não tivera início a ascensão do transporte automotivo. Os bondes eram puxados a burro e se deslocavam lentamente. Um calçamento irregular cobria o leito das vias principais, assinalando uma rotina menos sujeita ao imperativo da velocidade e da utilização mercantil do tempo.³ Assim era a Fortaleza que Otacílio de Azevedo lembra e narra para dizer da cidade que encontrou quando chegou. Um ano depois, empregou-se como pintor na nova empresa que iria administrar o sistema de bondes, a Light. Em suas memórias, assim lembra a cidade: “Era linda, Fortaleza, não obstante ser tão pobre e andar, ainda, descalça...”⁴

A partir de leituras como esta de Otacílio de Azevedo, comecei a me interessar pelo tema que pesquiso. Algumas inquietações a respeito do crescimento da cidade, do ordenamento, da disciplina, de um espaço reduzido à região central, a chamada *belle époque* cearense, circunscrita a pouca faixa de terra. Todas essas questões fizeram-me voltar o olhar para a cidade que se formava nos subúrbios. Como era o cotidiano dessas pessoas que moravam próximas ao centro e que tinham uma dinâmica de vida diferente?

As leituras que eu fazia iam ao encontro de um hábito de criança, que era ouvir a conversa de pessoas idosas na calçada de casa, contando histórias de uma cidade perdida no tempo. Despertou em mim o interesse de pesquisar a respeito do bairro onde moro, Joaquim Távora. A partir do bairro, traçar uma relação com a cidade. Ao construir uma rede de entrevistados, um dos assuntos que me chamou mais a atenção foram lembranças que eles tinham com relação à passagem do bonde pelo bairro. Essas lembranças eram

³ SILVA FILHO, Antonio Luiz Macedo e. Volteios da Letra nas memórias urbanas. Em: *Trajetos*. Revista do Programa de Pós-Graduação em História Social e do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará. – v. 5, nº 9/10 (dez. 2007). – Fortaleza: Departamento de História da UFC, 2007, p. 53-65.

⁴ AZEVEDO, Otacílio de. *Fortaleza descalça*: reminiscências. 2ª edição. Fortaleza: UFC / Casa José de Alencar, 1992.

sempre recorrentes nas nossas conversas. Acabei por levantar várias notícias em jornais que traziam algo relacionado ao bonde na cidade.

A partir do levantamento desse material, cheguei a minha pesquisa, que consiste em analisar o período em que circulou na cidade o bonde elétrico. Como a experiência com o bonde estabelece determinados laços entre os habitantes e a cidade, elaborando novos sentidos para o espaço, tempo e velocidade dentro do tecido urbano de Fortaleza. O sistema de bondes elétricos iniciou-se em 1913, sendo administrado pela empresa inglesa The Ceará Tramway Light and Power Company Ltda., em substituição ao de tração animal, que trafegava desde o final do século XIX. A Companhia Ferro Carril, que administrava os serviços dos bondes, foi vendida para a Light em 1912. Neste período, a capital cearense contava com uma população de aproximadamente 70 mil habitantes.⁵ À medida que a população crescia, novas áreas da cidade foram ocupadas, exigindo-se, assim, um sistema de transporte coletivo que atendesse ao anseio dessa população.

O perímetro central foi deixando de ser um bairro residencial e passou a ser quase exclusivamente comercial. As classes mais abastadas que ocupavam essa localidade foram morar em outras áreas da cidade, inicialmente no bairro Jacarecanga e no bairro Benfica. Agora os moradores podiam se deslocar por quase toda a cidade, devido à nova estrutura montada para o sistema de transporte urbano. Assim, as distâncias seriam vencidas com mais facilidades, fazendo com que, cada vez mais, a cidade se expandisse de forma horizontal.

As primeiras linhas que receberam o bonde foram: Estação, Fernandes Vieira, Praia, Via-Férrea, Matadouro, Alagadiço, Mororó, Praça dos Coelhos, Benfica e Outeiro. Pouco a pouco, o sistema foi expandindo-se para lugares mais distantes. Ao longo de toda a sua experiência na cidade, os serviços da empresa Light, tanto no que diz respeito ao bonde quanto à energia elétrica, eram alvo de constantes reclamações por parte de seus usuários. Em determinado momento, exigiu-se a separação entre bondes de primeira e segunda classes, pois os segmentos mais abastados não toleravam os hábitos das pessoas pobres e, no interior do bonde, as distâncias se encurtavam.

⁵ Em 1910: 65.816 habitantes. Dados coletado no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

É o caso que os novos vehiculos, pertencendo a uma só classe, são destinados ao transporte de pessoas que vistam decentemente. Os moradores dos arrabaldes, por exemplo, si são humildes, deixam de vir ao interior da cidade, a negócio por falta de bondes de 2ª classe, pois nos de 1ª não são admitidos.⁶

Como a implantação não foi imediata em toda cidade — precisou de alguns meses para que o novo sistema atingisse todas as linhas —, algumas pessoas que moravam nos “arrabaldes” (na sua maioria, oriundas do interior do estado) não tinham noção de como deveriam portar-se diante essa caixa metálica. Como todos os negócios giravam em torno do centro, era quase inevitável ignorar a novidade.

Agora caminhar pela cidade exigia um olhar mais atento. Dizem certos entusiastas que os desastres de rua estão na razão direta do progresso das cidades e que são o índice pelo qual se avalia o progredir de cada terra.⁷ Os jornais davam destaques a esses acidentes. Muitos deles ocupavam a primeira página, dependendo da gravidade. Um novo tipo de morte se tornou mais constante: o atropelamento.

Hontem, às 17 ½ horas, um carroção da Light, puxando dois carros de carne, matou, próximo ao desvio dos bondes de F. Vieira e Mororó, o Sr. José Caetano da Costa Filho, ex-funcionário do Telegrapho Nacional, o qual contava 50 anos de idade.⁸

As ruas da cidade estavam sendo tomadas por novos agentes. Novas regras deveriam ser formuladas para que os números de acidentes diminuíssem, tanto entre transeuntes e bondes, como entre os próprios bondes. As paradas do bonde ficavam defronte aos postes marcados de branco. Outros postes eram marcados de branco e vermelho, sendo estes indicando parada obrigatória. Pedia-se para o público não demorar ao descer ou subir no veículo.

⁶ Jornal *Unitário*. Em 19/10/1913. P. 2.

⁷ NOGUEIRA, João. *Fortaleza velha*: crônicas. 2ª edição. Fortaleza: Edições UFC/PMF, 1980.

⁸ Jornal *O Nordeste*. Em 13/10/1923. P.2.

Apesar de a cidade estar praticamente abastecida pelo transporte urbano em todas as suas direções, muitas reclamações eram feitas, principalmente pela falta constante de energia, que ocasionava a paralisação desse sistema de transporte.

Das grandes cidades do litoral, não conhecemos outra, em que seja pior que na Fortaleza, o serviço urbano de viação e o não menos importante de iluminação das ruas e prédios (...) ⁹

Um bom exemplo para ilustrar essas comparações foi publicado pelo jornal *A Tribuna*, onde

Um distinto sacerdote cearense, conhecido e sobremodo estimado entre nós por sua verve sempre prompta e algo maliciosa, estando, um dia, em Natal, de passagem para o sul, encontrou-se num ponto de bondes, com um seu conhecido aqui do Ceará e, impaciente com o tempo em que esperava pelo bonde, perguntou-lhe com aquele sorriso ironico que sempre lhe anda a brincar nos lábios:

- Fulano, hoje, aqui, é dia de bonde?

O outro riu-se da ingenuidade da pergunta, dando razão ao padre, por assim criticar o serviço de bondes da capital do Estado vizinho.

Mas hoje, o reverendo, decerto, não poderia fazer espírito à custa dos bondes de outras terras. Lembrar-se-ia logo dos que aqui a Light nos impinge, sem dó nem piedade pelo vexame a que vivemos sujeitos, quando temos de tomar um dos carros em companhia de estranhos, que nos visitam. ¹⁰

A relação entre a empresa Light e a população de Fortaleza, no tocante aos serviços prestados, tanto o de transportes quanto o de iluminação, esteve em constante desgaste. À medida que os anos avançavam, era exigido um serviço de melhor qualidade, coisa que nem sempre acontecia, levando assim a inúmeras críticas da população com relação à empresa.

O sistema de bondes entrou em crise e acabou em 1947, quando foi encampado pela Prefeitura de Fortaleza. Durante esse período, ele marcou a vida dos moradores da cidade e continua presente na memória dos que

⁹ Jornal *Unitário*. Em 7/12/1916. P.1.

¹⁰ Jornal *A Tribuna*. Em 7/11/1922. P 2.

utilizaram os seus serviços. Será este contexto que o trabalho abordará, tentando delinear historicamente essa cidade e a maneira pela qual ela se constituiu através de sua expansão pelos trilhos dos bondes.

Em linhas gerais, o estudo está organizado em três capítulos. No primeiro, *Entre a máquina e a rua: a cidade pela qual o bonde passava*, o ponto central da discussão são as modificações que ocorreram na capital cearense para a instalação do bonde movido à eletricidade. Como era Fortaleza no período em que o bonde elétrico foi inserido? Como, a partir desse novo sistema de transporte urbano, foi alterada a relação dos sujeitos com a cidade e dos próprios sujeitos entre si? Para entender melhor o contexto da instalação do transporte coletivo aqui na capital cearense, é preciso falar da transição entre o bonde movido à tração animal e o elétrico. O bonde movido à eletricidade atuou entre 1913 e 1947. Contudo, o objeto “bonde” não era algo novo na cidade, existia desde 1880. O que era novo era o sistema utilizado, a eletricidade. Essa mudança ocasionou transformações no modo de transitar e perceber a cidade.

Nos jornais, por exemplo, temos notícias sobre aluguéis dos bondes para particulares, que estava, inclusive, no contrato da Companhia Ferro Carril como mais uma fonte de renda para a empresa. Tendo em vista o número reduzido de veículos, a população, de maneira geral, ficava prejudicada. A relação entre público e privado pode ser pensada a partir dessa documentação.

No início da inserção do bonde movido por burro, o espaço abrangido por ele se caracterizava apenas pela região central da cidade, onde se encontravam todos os aparatos que movimentavam o dia a dia da capital, como casas de comércio, órgãos do estado, dentre outros serviços. À medida que o bonde deixa o centro rumo aos subúrbios, uma nova cidade é revelada. A partir desse deslocamento, uma série de questões será discutida. Uma delas é a questão do deslocamento, a cidade sendo cruzada num tempo cada vez menor. Por outro lado, para que as linhas chegassem aos extremos da cidade, uma série de modificações teria de ser feita em nome desse equipamento. Com isso, aumentou a circulação dos moradores dos “arrabaldes” na parte dita “civilizada”, estimulando, assim, regras e normas para um maior controle do espaço pela elite.

Desde a sua implantação, logo se exigiu bondes de primeira e segunda classes. Para a camada mais abastada, a preocupação era como os moradores dos subúrbios deveriam utilizar esse espaço. Ao contrário da camada mais pobre, que, em primeiro lugar, estava o preço da passagem. A implantação de bondes diferenciados aconteceu muitos anos depois, ficando o de segunda classe com a metade do preço do de primeira.

No segundo capítulo, *As ruas não são mais as mesmas*, a ideia é compreender como a inserção de elementos “modernos”, como o bonde, o próprio automóvel, um pouco depois os ônibus, alterou o espaço urbano. Analisei através de diversos jornais da época como se deu a relação entre homem e máquina. A partir de agora, caminhar pela cidade necessitaria de um olhar treinado. Entra em cena a questão da velocidade e, com ela, a percepção de tempo e espaço é alterada. Com isso, inúmeros acidentes envolvendo transeuntes e máquinas, muitas vezes fatais.

À medida que o sistema de transporte se desenvolveu, a cidade ficou dependente dele. Quando os bondes paravam, o deslocamento dos transeuntes era alterado. Nesse caso, cria-se a relação de dependência entre os usuários e esse meio de transporte. Seja pela greve ou por falta de energia elétrica, a paralisação mexia com a vida dos fortalezenses. Algumas notícias de jornais, com opiniões das pessoas, ou a opinião do próprio veículo de informação, colocavam em xeque essa tal “modernidade”. Para alguns, quando o bonde era movido à tração animal, poderia demorar a chegar ao seu destino, mas, ao menos, chegava. Ao contrário do elétrico, que, com uma falta de energia, paralisava todo o sistema.

Com relação às greves, elas aconteceram em cinco momentos: 1917, 1919, 1925, 1929 e 1932. Além de perceber a luta dos trabalhadores por seus direitos, também observei como a cidade ficava em tempos em que o bonde não circulava. Como as pessoas, agora acostumadas a transitar pela cidade nos bondes, criavam novos meios de locomoção?

No final dos anos 1920, as ruas da cidade comportariam um novo meio de transporte: o ônibus. Agora, dentro do perímetro urbano, circulava um novo meio de transporte coletivo para seus moradores. No terceiro capítulo, *Os últimos anos dos tramways*, analisei os últimos anos dos bondes. Aqui, a geografia da memória espalhada pelos diferentes pontos da cidade, narrada

por diferentes sujeitos, ajuda a construir esse olhar sobre a cidade. Percorremos os anos 1940, os impactos que a Segunda Guerra trouxe para a cidade, como a racionalização da energia, o que resulta na paralisação dos bondes. Esse último capítulo constará de dois tópicos, onde a questão da memória estará bastante presente. Pessoas “anônimas” que viveram esse período e suas lembranças sobre fatos e situações vividas por elas. O processo de encampação da companhia inglesa por parte do poder público, dentre outros assuntos.

As próximas páginas levarão o leitor a uma percepção da cidade pelo prolongamento das linhas, os deslocamentos das pessoas, a necessidade e a importância de um sistema de transporte na configuração do espaço urbano e nas relações desse espaço com seus habitantes. Faça uma boa leitura, “para não perder o bonde”.

1 ENTRE A MÁQUINA E A RUA: A CIDADE PELA QUAL O BONDE PASSAVA

1.1 Movido a quatro patas: da tração animal ao bonde elétrico

“Cada pessoa tem em mente uma cidade feita exclusivamente de diferenças, uma cidade sem figuras e sem forma, preenchida pelas cidades particulares”.
Ítalo Calvino.

Muitas vezes, escutamos expressões referentes a um tempo do qual não participamos ou vivemos. Isto mostra como esse tempo marcou a vida das pessoas que o viveram e como, de algum modo, as reminiscências desse tempo chegam até nós. Quem nunca escutou expressões como “do tamanho do bonde”, “peguei o bonde andando” ou “toca o bonde”. O “bonde” citado marcou não apenas como o objeto em si a vida das pessoas, mas por uma forma de sociabilidade que existiu durante décadas no país. Resquícios de um tempo em que a cidade de Fortaleza começara a ganhar ares ditos “modernos”.

Durante as últimas décadas do século XIX, a capital cearense passara por um processo de remodelação no perímetro central e no seu entorno. Com o acúmulo de capitais nas transações comerciais, uma elite estabeleceu-se nesse local, tornando possíveis reformas para que Fortaleza se tornasse uma cidade que seguisse o padrão das demais capitais brasileiras. Diversos planos urbanísticos foram elaborados, visando a um crescimento de forma disciplinada, ordenada. O primeiro deles, ainda na primeira metade do século XIX, em 1823, do coronel português Silva Paulet, estabeleceu o formato xadrez na composição dos logradouros da cidade, que serviria de base para todos os outros e que ainda estabelecia a dinâmica da circulação no perímetro central. Nele, já se podia notar certo disciplinamento do espaço. Essa dimensão espacial implantada tinha também como um de seus fins a constituição de um

novo ser social, disciplinado, enquadrado e adaptado às novas formas, estilos e códigos que passariam a nortear a urbe.

Dando continuidade ao tracejado inicial, outro plano urbano foi o de Adolfo Herbster, baseado no modelo francês de avenidas largas e limpas. Realmente, o que estava em jogo na reforma era a compreensão da cidade como lugar de trocas, de circulação. Para Herbster, tratava-se de oferecer ao centro o seu papel de motor e fazer com que ele irrigasse, sem obstáculos, a cidade até sua periferia.¹¹ A cidade, pela primeira vez, estava retratada para além do seu núcleo central. Assim, novas áreas seriam valorizadas, estimulando uma disputa por moradia nos novos bairros. Projetavam-se, assim, possibilidades da inclusão dessas áreas dentro do processo de modernização, mesmo que de forma acanhada.

Dentro desse cenário urbano, vários equipamentos foram instalados, como lojas, cafés, praças arborizadas, estabelecimentos comerciais e jurídicos necessários para fazer de Fortaleza uma cidade com ares modernos, seguindo a linha das grandes capitais do país. Entretanto, essas últimas décadas do século XIX marcariam a capital também por diversas secas, como a de 1877. Desse modo, o progresso convivia com a miséria que rondava a cidade nesse período. Dentro desse contexto, a cidade vai apresentando seu progresso, convivendo com tragédias, enfermidades e um surto de migração de milhares de pessoas oriundas do interior do estado em busca de melhores condições de vida e que, a partir de agora, iriam conviver com algumas novidades.

Esses anos foram marcados pela Revolução Científico-Tecnológica, ou, simplesmente, Segunda Revolução Industrial. Esse fenômeno refere-se à substituição das pequenas unidades fabris, baseadas no trinômio carvão, ferro e vapor, típicos da Revolução Industrial desencadeada na Inglaterra por volta de 1780.¹² Dentro desse contexto, uma série de equipamentos fariam parte da vida dos habitantes das principais capitais: os veículos automotores, o telégrafo, o avião, o telefone e a grande inovação, a iluminação elétrica. Essas inovações modificaram a paisagem das grandes cidades. Pouco a pouco, Fortaleza também alterou seu cenário urbano. Algumas dessas mudanças

¹¹ LINHARES, Paulo. *Cidade de água e sal*. Por uma antropologia do litoral nordeste sem cana e sem açúcar. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992.

¹² SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole*: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p.156.

ocorreram ainda na segunda metade do século XIX, como a criação da estrada de ferro Fortaleza-Baturité, o primeiro hospital da cidade, a Santa Casa de Misericórdia, o cemitério São Casimiro. Criou-se também um teatro e um mercado de ferro, que virou modelo de modernidade na área da construção civil.¹³

Expandir a cidade passava, necessariamente, pelo fornecimento básico de alguns serviços essenciais, como abastecimento de água, sistema de esgoto, sistema elétrico, dentre outros equipamentos. Um dos elementos que se torna necessário para um bom funcionamento da nova “metrópole” é o sistema de transporte urbano, nesse caso, o bonde.

Algumas empresas estrangeiras, em sua maioria inglesas, investiram seus capitais nesses serviços de infraestrutura, pois, para países que estavam ingressando no processo de industrialização, como era o caso da maioria dos países da América do Sul, não dispunha-se de capital privado para tais investidas. Esses investimentos tiveram início ainda no século XIX. Segundo Hobsbawm, “nesse período os ingleses investiram no exterior como nunca antes e, segundo alguns, como nunca depois”.¹⁴ Na capital cearense, os investimentos ingleses iniciaram-se com a Ceará Water Company Limited, companhia que explorava o serviço de abastecimento de água potável. Segundo Menezes, até 1827, Fortaleza não tinha noção do que fosse abastecimento de água¹⁵. O governo fechou as cacimbas públicas existentes na cidade e ficou a cargo da empresa canalizar a água e construir alguns chafarizes. O tempo de vida da empresa durou pouco, encurtado pela seca de 1877, que fez desaparecer os reservatórios da cidade. Com um acúmulo de dívidas, seus bens foram sequestrados pelo governo.

Outra empresa com capital inglês foi a Ceará Gas Company Limited, que, em 1865, assumiu os serviços da iluminação pública a gás carbônico. Finalmente, na série de investidas de grupos ingleses no Ceará, em 1911, mais

¹³ Comparada a outras capitais brasileiras, Fortaleza tornou-se a sétima cidade em população ainda no final do século XIX, inscrevendo-se, a partir daí, como um dos principais centros urbanos do país. As duas grandes capitais, referências de progresso, Rio de Janeiro e São Paulo, passaram por mudanças urbanas significativas, que criavam modelos para as demais.

¹⁴ HOBBSAWM, Eric J. *A era do capital*. 1848 – 1875. São Paulo: Paz e Terra, 2009, p. 326.

¹⁵ MENEZES, Raimundo. *Coisas que o tempo levou*: crônicas da Fortaleza Antiga. Fortaleza: Ed. Hucitec, 1977, p. 58.

uma empresa é constituída em Londres para explorar serviços públicos, a Ceará Tramway, Light and Power Co. Ltd., cuja atuação em Fortaleza tem início em 1913. Esta seria a mais importante e a última das empresas oriundas da Grã-Bretanha, concessionárias de serviços públicos na capital cearense.¹⁶ Com ela, foi possível introduzir o sistema de bonde elétrico, que perdurou até a década de 1940, e o abastecimento de energia residencial.

Investimentos de empresas estrangeiras em infraestrutura e no comércio foram realizados nas principais capitais do país. E, dentro desse contexto, estavam os bondes. A primeira cidade a oferecer o sistema de bondes foi o Rio de Janeiro (RJ). Sendo, inclusive, a primeira da América do Sul a ter o modelo eletrificado, em 1882. A iniciativa espalhou-se rapidamente pelas maiores cidades brasileiras. Recife (PE) seguiu o Rio de Janeiro, inaugurando seu serviço de ônibus puxados por burros em 1841. Passados dez anos, foi a vez de Salvador (BA) iniciar o tráfego de ônibus ou gôndolas. Depois veio Niterói (RJ), Santos (SP), Porto Alegre (RS) e São Paulo (SP).¹⁷ Os bondes elétricos começaram a circular na capital paulista em 1900. Apesar dos avanços, a capital do país entrou no século XX com um sistema de transporte municipal que dependia mais da alfafa do que de *quillowatts* como força motriz.¹⁸ Mesmo assim, o Rio se tornou a capital irradiante dessa modernidade, tornando-se caixa de ressonância das modificações para as demais capitais brasileiras.

Passa a ditar não só as novas modas e comportamentos, mas, acima de tudo, os sistemas de valores, o modo de vida, a sensibilidade, o estado de espírito e as disposições pulsionais que articulam a modernidade como uma experiência existencial e íntima.¹⁹

¹⁶ LEITE, Ary Bezerra. *História da energia no Ceará*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1996.

¹⁷ FEDERAÇÃO das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão. *De ônibus: cento e quarenta anos nas estradas e cidades do Ceará*. Fortaleza, 2008.

¹⁸ MCDOWALL, Duncan L. *Light: a história da empresa que modernizou o Brasil*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008.

¹⁹ SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. Em: *História da Vida Privada no Brasil*. República: Da *Belle Époque* à Era do Rádio. São Paulo: Companhia Das Letras, 1988, p. 513 – 619.

Em Fortaleza, as tentativas para a implantação de um sistema de transporte urbano coletivo datam dos anos 1870. Diversas leis autorizavam o governo a conceder privilégios a grupos locais. Ao longo dos anos 1870, essa concessão foi transferida várias vezes. A inserção do bonde na capital cearense aconteceu após um Decreto Imperial que Concede a Companhia Ferro Carril do Ceará autorização para funcionar e aprova seus estatutos.²⁰

Foi criada, assim, em outubro de 1872, a Empresa Ferro Carril, de propriedade do comendador Francisco Coelho da Fonseca e Alfredo Henrique Garcia, que iria introduzir em Fortaleza um sistema de transporte público movido à tração animal. Sistema este que perdurou até 1913, quando a Light assumiu o serviço e passou a eletrificá-lo.

Dada a concessão, o próximo passo foi preparar as ruas para a colocação de trilhos e planejar por onde passariam as novas linhas. Quais os locais da cidade que estariam ligados entre eles? Como a vida da cidade girava em torno do seu centro, onde encontravam-se os estabelecimentos de ordem administrativa, comercial, lazer, os primeiros trilhos privilegiariam essa área. Ficaram definidas, assim, linhas de bondes que passariam pelo Mercado Público, Matadouro, Passeio Público, Assembleia Legislativa e para áreas mais afastadas, onde o número de moradores estava em uma crescente. Todos esses pontos interligados com o centro da capital.

Além de favorecer o transporte de pessoas, função principal para qual foi criado, o novo sistema também favoreceria a circulação de mercadorias, antes transportadas em lombo de animais sem a menor higiene e sujeita a todo o tipo de mazelas.

Na lógica de higienização dessa nova cidade, o sistema de transporte implantado contribuiria para resolver um problema que afligia autoridades sanitaristas, ou seja, as doenças causadas pelo mau trato dos alimentos que abasteciam esses locais de comércio intenso. A companhia criou bondes fechados especiais, destinados a esse fim. Tratava-se de estabelecer reformas, equipamentos e serviços urbanos que racionalizassem a circulação de mercadorias, transporte e pessoas.

²⁰ BRASIL. Leis do Brasil LB nº 239. Decreto Nº 5110 de 9 de outubro de 1872. P. 889.

Ficaria então proscripto esse systema primitivo, grosseiro e tão pouco hygienico de transporte de carnes em costas de animais, que além do mais prejudicava ordinário nas ruas da cidade em certas horas do dia e offerece ao público um espectáculo desagradável e repulsivo.²¹

Numa cidade que estava em luta contra o “atraso”, distribuir carne em lombo de animais não era mais aceitável. As vias deveriam manter um padrão que, pelo menos, facilitasse a circulação dos transportes, fosse de passageiros ou cargas.

Outros pontos ficariam em comunicação, com o Mercado Público, com a Praça do Visconde de Pelotas, com o Matadouro e com a Estação do depósito de carros da companhia, à margem da Estrada de Messejana (hoje avenida Visconde do Rio Branco), quase três quilômetros do extremo norte da cidade. Logo em seguida, estabeleceu-se uma linha que ligou a Alfândega com a Via-Férrea de Baturité, os armazéns da praia e outros pontos extremos da urbe.

Dentro da lógica capitalista, a empresa Ferro-Carril estabelecia suas linhas visando uma margem de lucro que pudesse gerar rendas para um crescimento de forma mais cômoda e estruturada. As primeiras linhas passavam por pontos estratégicos da cidade, onde o fluxo de pessoas e mercadorias era intenso.

As mercadorias, quer as vindas pela estação de ferro, quer as importadas pela alfândega, poderão transitar pela nova linha com vantagens para seus donos e para a companhia. É mais um melhoramento para a cidade, realizado pela Ferro Carril, cuja renda, entretanto, tende a crescer consideravelmente.²²

Nesse caso, para aquelas mercadorias que entravam na capital, sobretudo as oriundas da Europa, chegavam à alfândega e, de lá, saíam para

²¹ Jornal *O Cearense*. Em 25/4/1880. Todas as notas de jornal seguem a grafia e pontuação original.

²² Jornal *O Cearense*. Em 24/11/1883. P. 1.

seus destinos, ocasionando um grande fluxo de pessoas que precisavam de um meio de transporte para se deslocar das suas residências até esse local. Esse tráfego de pessoas norteou a implantação dos trajetos iniciais.

As primeiras linhas foram as seguintes: Estação, onde ficavam os carros da empresa Ferro Carril, que se localizava quase fora do perímetro central; Praia, Mororó (cemitério), Matadouro, Pelotas, Via-Férrea de Baturité e Fernandes Vieira (praça do Colégio Liceu). À medida que essas linhas foram se estruturando, outras foram criadas, para dar acesso a quem morava um pouco mais distante do centro.

Consta-nos que a Companhia Ferro-Carril pretende estender suas linhas até o Benfica, e fazer um ramal pela Rua D. Pedro passando pela Igreja do Coração de Jesus. Quer o Benfica, quer o trecho da Rua D. Pedro merecem ser servidos pela linha de bondes e é incontestável o lucro que vão deixar.²³

A igreja, como não poderia deixar de ser, era um local de atração populacional, principalmente aos domingos e dias santos. Outro ponto que mereceu destaque foi o cemitério, nesse caso ainda São Casemiro, local de ajuntamento.

Aprovado o projeto pelos acionistas da Companhia, estabeleceu-se a linha do Benfica, um dos bairros mais nobres da cidade. Do Benfica, uma linha até a vila da *Porangaba* (Parangaba), como determinado pela Assembleia Legislativa:

Fica autorizada a Câmara Municipal de Porangaba a conceder privilegio por prazo nunca maior de 50 anos, a Alfredo da Costa Weyne, Julio Henrique Braga e outros para o estabelecimento de uma linha de bonds de tração animal ou electrica, entre a Villa de Porangaba e o bairro do Benfica desta capital.²⁴

²³ Jornal O Cearense. Em, 25/6/1886. P. 1.

²⁴ ASSEMBLEIA Legislativa do Estado do Ceará. 27ª sessão ordinária da Assembleia Legislativa do Ceará. Projeto Nº 18, em 31 de agosto de 1893.

Assim, as novas áreas eram incorporadas pelos bondes, mesmo que esses fizessem seus percursos de forma tímida, passo a passo, na lentidão do animal.

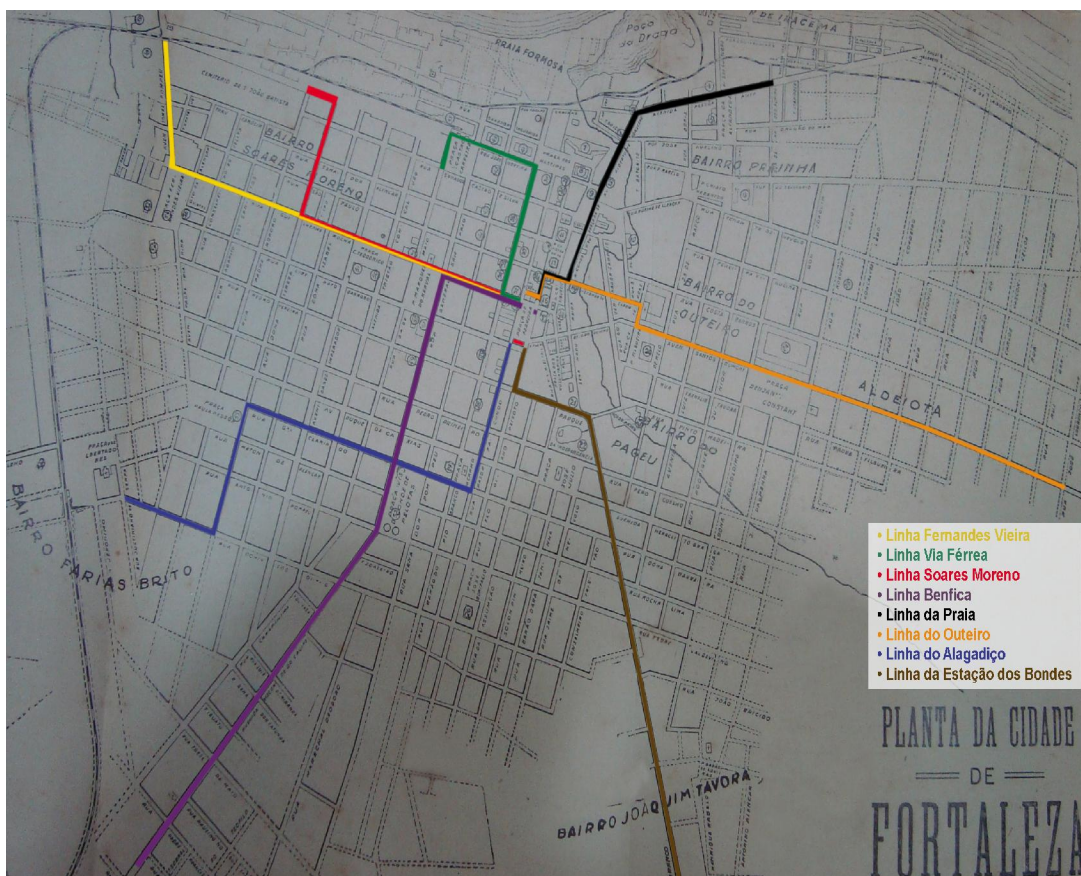


Figura 1 - Mapa das linhas dos bondes²⁵

Fazia-se necessária uma linha que ligasse o lado leste da cidade com o centro, e foi criada, em 1896, a linha do Outeiro. No começo do século XX, foi estabelecida a linha mais longa operada pela empresa Ferro Carril, a linha Alagadiço.²⁶ Basicamente quase todo o perímetro dito “urbano” estava interligado pelo sistema de bondes à tração animal.

²⁵ PLANTA da cidade de Fortaleza. *Guia cearense*. Fortaleza, 1927, p. 193. O tracejado colorido e a legenda foram elaborados pelo próprio autor.

²⁶ A linha Alagadiço fazia o seguinte trajeto: Praça do Ferreira, seguia pela maior facundo até alcançar a rua Clarindo de Queiroz, percorrendo-a até encontrar a rua dona Tereza Cristina; dobrava à esquerda até chegar na rua Meton de Alencar. Contornando o Mercado São

A área espacial da cidade é demonstrada de acordo com o mapa acima, tendo como ponto central a Praça do Ferreira. Esse mapa traz alguns bairros que começavam a adquirir um contingente populacional significativo, como Joaquim Távora, Farias Brito e Aldeota. Pouco a pouco, os espaços por onde os trilhos passavam foram sendo preenchidos por habitações.

Na medida em que se ampliavam os trilhos, logo se daria a primeira mudança significativa. A partir de então, não era mais necessário morar próximo ao centro administrativo e comercial. Os trabalhadores que se viam na necessidade de morar perto de seu local de trabalho podiam agora situar-se um pouco mais afastados, pois teriam transporte, senão na porta de casa, pelo menos nos arredores. Com isso, aumentou o fluxo de pessoas, que, partindo dos locais mais distantes, começaram a frequentar com maior periodicidade a “cidade civilizada” e, em certa medida, também afastar-se dela. O centro da cidade, comercial, local de troca, compra, negócios, foi deixando de ser um local de moradia, pois agora existia a possibilidade de deslocamento “rápido”, formando novas áreas habitadas.

Os trilhos migrariam, de forma modesta, para onde se encontravam os maiores núcleos habitacionais. Adentrar os subúrbios significava um maior número de pessoas utilizando o transporte e, conseqüentemente, maior lucratividade para a empresa, restando apenas que os projetos fossem aprovados. Por outro lado, quando a população que morava nos subúrbios começou a ter um maior contato com o transporte urbano, não gerou apenas uma maior lucratividade para a empresa, mas também uma série de reclamações de novos usuários.

Enquanto a expansão acontecia de forma limitada, devido às condições técnicas da empresa e também ao modelo utilizado por ela, a tração animal, os “arrabaldes” vão recebendo um maior número de habitantes a cada dia, tornando mais necessário e de forma mais urgente a ampliação dos trilhos. Romper grandes distâncias com esse modelo era um desafio. A cidade teria de ser interligada nem que fosse metro a metro.

Sebastião, tomava a rua Juvenal Galeno (1ª seção), Farias Brito, em frente à igreja São Gerardo (2ª seção), daí em diante seguia pela avenida Bezerra de Menezes até o Colégio Santa Isabel, próximo a escola de agronomia (3ª seção).

Hotem teve lugar a reunião dos accionistas desta companhia, resolveram:

1º Prolongar a linha da Rua Mororó até a Praça Fernandes Vieira (352 metros)

2º A substituição da linha da Praia desde o canto da Rua Sena Madureira até a Alfândega (326 metros)

3º Continuação da linha da Rua das Flores ao canto da Assembléia (352 metros) e adiar para depois a realização de outros melhoramentos, o prolongamento da linha em direcção a Mecejana, proposto por diversos moradores do Boulevard do Visconde do Rio Branco²⁷

Fica claro, como demonstra na pauta da reunião, que não bastava apenas melhorar o sistema de trilhos na parte mais central da cidade: era preciso ampliá-lo para outras localidades, como Messejana, que era uma das reclamações da população daquela região que frequentavam quase outra cidade que era Fortaleza. A linha em questão, a Boulevard Visconde do Rio Branco, foi contemplada por quase toda a sua extensão, mas o serviço não atingiu a localidade de Messejana, que, nesse período, não era um bairro da capital, nem mesmo quando o sistema passou a ser eletrificado. Isso se deu por motivos técnicos e de capital, muitas vezes faltando até recursos para a manutenção dos veículos.

Os primeiros bondes eram pequenos, com capacidade para poucas pessoas. Segundo Nogueira, os carros eram desiguais: havia os de quatro, de cinco e de sete assentos, com as lotações correspondentes de 16, 20 e 28 passageiros.²⁸ Usavam tabuletas e um número para indicar o seu percurso. Quando passaram para o sistema eletrificado, à noite, o destino dos carros era indicado por luzes, devido à má iluminação das ruas que, na sua grande maioria, eram estreitas e ainda utilizavam o sistema de gás hidrogênio carbonado. A cor verde indicava o carro que se destinava à Praça Pelotas, a cor “encarnada” o carro da Estação; a linha da praia era indicada pela cor azul; o da Via-Férrea era sinalizado pela cor amarela, enquanto o do Mercado Público tinha a cor verde encarnada. O carro que se destinava à Praça do Ferreira seguia com a luz branca. Esse sistema de luzes estabelecia um

²⁷ Jornal *O Cearense*. Em 2/3/1890. P. 2.

²⁸ NOGUEIRA, João. Op. Cit.

padrão de códigos, à moda moderna para orientar a sinalização e o bom deslocamento em diferentes locais. Também servia ao usuário que não sabia ler — a maioria da população da nossa capital, nesse tempo.

O sistema de iluminação pertencente à empresa inglesa Ceará Gaz Company era tido como precário pelos moradores da capital. As ruas ficavam mal iluminadas, dificultando o trânsito pela cidade. Em virtude da Primeira Grande Guerra, o fornecimento de carvão, que abastecia a capital, ficou comprometido. A empresa resolveu, em consequência, por medida de economia, apagar as luzes da cidade quando a lua aparecia no céu. Mas isso não era suficiente e a Light prometia um serviço de melhor qualidade. A disputa entre a Gaz Company e a Light arrastou-se até a década de 1930.

Um dia, porém, em 1934, veio um governo que achou aquele contrato deveras elástico [...] e entregou a iluminação de Fortaleza à “Light”, que, desde então, passou a ser única concessionária, deixando, em consequência, a lua de ser sócia.²⁹

O contrato estabelecia que a empresa Gaz Company ficaria encarregada da iluminação das vias públicas, enquanto que a Light estava a responsabilidade pela iluminação residencial. Com os novos aparelhos de iluminação artificial, cuja tecnologia avançava rapidamente, introduziu-se a noite no calendário das famílias. Assim, abriu-se o espaço público para a circulação, sobretudo das mulheres estabelecendo a vida social como marca da civilidade.³⁰

Com a população da cidade utilizando o novo transporte, as distâncias seriam encurtadas e com um desgaste físico mínimo. Com mais facilidade, poder-se-ia frequentar locais mais distantes onde aconteceriam diversos eventos. Muitas vezes, a empresa Ferro Carril tomava medidas para facilitar o acesso a esses locais.

²⁹ MENEZES, Raimundo, Op. Cit., p. 63.

³⁰ ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 1997.

Informão-nos, que a companhia de bonds fará expedir durante o dia diversos carros que seguirão até a praia, proporcionando assim comodo transporte aos que quiserem assistir à cerimônia da collocação da pedra do viaducto projetado para o nosso porto ou mais logo visitar o local respectivo. Tocarà a tarde na ponte de carga d'alfandega uma banda de música.³¹

Eventos corriqueiros, inaugurações que fossem realizadas em qualquer local da cidade a partir da implementação do bonde poderia ter uma plateia significativa, pois a cidade estava se tornando cada vez menor, por maior que fosse sua expansão horizontal, pelo menos na lógica da circulação. Então assistir a uma cerimônia de inauguração de instalações para o porto da cidade, ou sair de sua residência para ver e ouvir uma banda de música poderia ser feito com “um requinte de conforto” prometido pela empresa que administrava o transporte público.

A empresa Ferro Carril também alugava seus carros para particulares. Quando isso acontecia, retirava-se o carro de alguma linha, prejudicando, assim, os demais usuários, devido ao número limitado de veículos. Era preciso, por parte da empresa, uma justificativa para a população, como noticia o jornal *O Libertador*:

A Companhia Ferro Carril do Ceará aluga expressos mediante ajuste, no interesse não só da Companhia, como principalmente, daquelles que constituindo o público, muitas vezes precisam de um carro que não o do horário para transportar-se.

A Companhia, no horário approved pelo Governo da Província, tem observado sempre a seguinte clausula: “O horário será rigorosamente observado, salvo *força maior* ou quando qualquer festa ou *reunião* attrair a concorrência de passageiros para qualquer ponto das linhas”.³²

O público ao qual se refere a empresa era composto de uma parcela mínima da população, que tinha um poder aquisitivo elevado, para transformar um serviço público em privado. Um bom exemplo é o do Guilherme Studart, juntamente com o Sr. João Maekee, que contrataram quatro bondes para

³¹ Jornal *O Cearense*. Em 12/10/1884. P. 1.

³² Jornal *O Libertador*. Em 25/4/1889.

conduzir suas famílias e amigos ao local de embarque para a Europa. Assim, a introdução de objetos que iriam compor essa atmosfera moderna na capital, elemento de civilidade, tornava-se mais uma forma de desigualdade social.

Com o sistema de bondes à tração animal consolidado, mas não eficiente, a cidade conheceria mais uma novidade que iria fazer parte do cenário urbano, o automóvel, chegado a nossa capital no final dos anos 1910. Foi adquirido pela Empresa Auto Transporte, do Dr. Meton de Alencar e de Júlio Pinto. Segundo Menezes, seu “desembarque abalou meio mundo”.³³ Conhecia-se, assim, um veículo com motor, que exigia um conhecimento mais apurado. Sua primeira impressão talvez não tenha sido das melhores, pois, em sua primeira circulação, tinha à frente um jumento que o puxava para dar continuidade ao percurso, sob os olhares curiosos dos que assistiam àquela cena. Pouco a pouco, o contato da população com esses elementos modernos influenciariam a mudança de hábitos, um tráfegar pela cidade. A cidade agora poderia ser percorrida em um curto espaço de tempo.

A eletricidade, outro elemento símbolo para uma cidade que almejava ser moderna, foi iniciada envolvendo uma parceria com investimentos estrangeiros. Empresas com capital que pudessem desenvolver a cidade em um pequeno espaço de tempo teriam total apoio do governo. Surgia a ideia de eletrificar o sistema de transporte urbano. Assim, em 1910

A empresa inglesa “City Improvement” comprou a companhia Ferro Carril do Ceará, assinando-o pela “City” o snr. Griffith Williams e por parte da empresa cessionária o snr. Thomé A. da Motta.³⁴

Em Fortaleza, a iniciativa de dotar a cidade de bondes elétricos e de iluminação domiciliar partiu de Thomé Augusto da Mota, que assumira a Companhia Ferro Carril do Ceará em sociedade como o Coronel Sólon Costa e Silva, em 1906.³⁵ Depois de vendida para os ingleses, criou-se a Light, a empresa que administraria a partir de então o sistema de transportes na capital cearense.

³³ MENEZES, Raimundo. Op. Cit, p. 129.

³⁴ Jornal *Unitário*. Em 1/12/1910. P. 1.

³⁵ FEDERAÇÃO, Op. Cit.

O sistema de bondes elétricos na capital cearense iniciou-se em 1913, deixando para trás o agora arcaico carro puxado por animais, sendo administrado pela empresa inglesa The Ceará Tramway Light and Power Company Ltd., em substituição ao de tração animal, que trafegava desde o final do século XIX. A Companhia Ferro Carril, que administrava os serviços de bonde, foi vendida para a Light em 1912. No contrato estabelecido entre a empresa Ferro Carril e a Intendência Municipal, depois assumido pela Light, em vigor até a década de 1980, alguns artigos merecem uma maior atenção, dentre eles os que tratam do sistema de bondes. Para o serviço de *tramways* foram adquiridos, em 1912, trinta bondes e um carroção, para transporte de carga. A essa frota, acresce-se dez bondes comprados em 1927 e mais treze em 1938.³⁶

No contrato, a empresa teria total controle para expandir as linhas, construir cruzamentos e desvios em qualquer ponto na cidade que ela achasse conveniente. Era obrigação da empresa a colocação de guardas nos cruzamentos, no intuito de evitar acidentes, que eram cada vez mais constantes. Nessa perspectiva de expansão, o novo sistema movido à eletricidade teria de ser instalado por completo. Árvores que impedissem o livre trânsito dos veículos ou o livre funcionamento da instalação elétrica seriam cortadas. O artigo 13 do contrato estabelecia que:

Nas ruas e estradas em que não haja calçamento a Empresa fica autorizada a construir terraplanos de altura suficiente para impedir a inundação das linhas pela água da chuva, e fixará os rails sobre dormentes de madeira, sobre lastros ou terá a faculdade de adotar qualquer outro sistema que se julgue mais apropriado às condições.³⁷

Os cabos que conduziram a corrente elétrica seriam fixados nas paredes das casas, ou sobre colunas, de acordo com a necessidade da via, ou a “faculdade” da empresa. Ficava a cargo da Light indenizar particulares pelos estragos que ocorressem em suas propriedades. Em outras palavras, a

³⁶ LEITE, Ary Bezerra, Op. Cit, p. 69.

³⁷ Jornal *Unitário*. Em de 14/1/1938. P.1-2.

empresa inglesa poderia modificar a cidade em busca de um melhor funcionamento de suas instalações. A novidade deixava preocupada a população, que:

Nas vésperas de inauguração dos serviços de bondes urbanos por tração elétrica e de luz elétrica para as casas particulares, é bem justo que se pergunte por que razão a companhia inglesa não impregnou fios na construção desse último serviço? Quem quer que tenha contato, em dadas condições, com estes fios condutores de energia elétrica para os domicílios da urbs, estará fulminado. Bastará tão somente para isto que estes fios fiquem em contato direto ou indireto com os postes de ferro colocados nas calçadas, para que a corrente a ele se transmita, ficando assim uma ameaça.³⁸

Juntamente com os novos bondes, a eletricidade também causou espanto na população. Essa força “invisível” era capaz de despertar o medo, por mais sutil fosse o contato com ela. E um contato mais prolongado levaria à morte. Significaria trazer o perigo para dentro de casa.

Assumindo a Light o novo sistema de bondes, deveria ser praticado o mesmo valor nos preços das passagens, cem réis por seção, pouco mais do que o preço de um jornal, à época. Com o constante crescimento populacional e a ocupação de novas áreas da cidade, o desenvolvimento dos sistemas de transportes se fazia necessário. Dentro desse contexto da transição para os bondes elétricos, da introdução de luz elétrica nas principais vias da cidade, construções de palacetes grandiosos, que ganha força nessa nova relação dos cidadãos e sua cidade, sobretudo do centro, com a modernidade, *lócus* onde primeiro se estabelece esses padrões, seguindo o exemplo de outras capitais brasileiras, uma nova reorganização urbano é colocada em prática, mesmo não atingindo o discurso que a cerca.

A transição entre o arcaico e o moderno define-se a partir de diversas temporalidades. Mesmo com todo o desenvolvimento e busca de uma cidade ordenada, a presença de aspectos ditos “atrasados” perdurou e continua até hoje. Gradualmente, os bairros mais periféricos foram adquirindo os bondes elétricos. Enquanto as implantações dos fios não atingiam os lugares mais

³⁸ Jornal *Folha do Povo*. Em 27/9/1913. P. 1.

distantes, o tráfego mútuo aconteceu. Era possível vislumbrar lado a lado o bonde elétrico e o de tração animal. Com a implantação total do novo modelo, a empresa inglesa se viu num dilema: o que fazer com os animais que puxavam os antigos bondes?

A The Ceará Tramway Light & Power Company Ltda., avisa a quem interessar, que vende burros por preços módicos, podendo serem vistos a qualquer hora do dia na estação de Bondes.³⁹

A solução encontrada foi vender os animais, tendo em vista serem superados pelo novo sistema. Com relação aos bondes velhos, quase todos foram vendidos à empresa Teixeira Leite, do Maranhão, sendo para aquela capital embarcados. À sua chegada ali se deu um fato curioso. Segundo Menezes, os catraieiros, indignados com o mau serviço daquela empresa, deixaram cair no fundo do mar alguns dos veículos, a protestarem que São Luís não era a *rampa* do Ceará.⁴⁰ Na capital do Maranhão, a tração animal perdurou até 1924, quando foi iniciado o sistema de bondes eletrificados, deixando de existir em 1966.

Com todo o sistema funcionando, como seria a percepção e a recepção por parte da população? Muitos tinham receio da mudança. Achavam que a eletricidade não era mais eficiente que os velhos burrinhos. Essas opiniões estavam pautadas no criticado serviço prestado pela empresa inglesa.

A Light está sendo julgada por seus próprios auxiliares. Há poucos dias ouvimos de um motoneiro que em nada melhoramos com os bondes elétricos, que vieram substituir os de tração animal. Os bondes de burro, dizia o motoneiro, eram mais leves para serem repostos nos trilhos, quando descarrilavam, enquanto que os de agora nos dão um trabalho dos diabos. Demais, estes, todos os dias param por falta de energia e antigamente nunca faltava energia aos nossos braços para despertar os animais quando faltavam.⁴¹

³⁹ Jornal *Folha do Povo*. Em 22/11/1913. P. 3.

⁴⁰ MENEZES, Raimundo. Op. Cit.

⁴¹ Jornal *A Tribuna*. Em 31/10/1922. P. 2.

As reclamações eram constantes, fosse por demora dos bondes durante o percurso ou por falta de um maior número de carros, falta de energia, etc. O fato de se ter mudado o modelo para o mais moderno no período não surtiu o efeito desejado pela população. O que se colocava em dúvida agora era se esse sistema seria suficiente para uma cidade que queria deixar para trás seu jeito provinciano.

Com a implantação dos bondes elétricos, fazia-se necessário um maior número de vias pavimentadas, tendo em vista que, para além da região central, as demais localidades não passavam de um imenso areal. Além disso, o contato da população com esse novo símbolo do progresso resultaria em um aprendizado de postura e costume com relação a esse objeto, ou o que ele evoca. Agora não era apenas a população que se deslocava em busca do bonde. O bonde poderia ir até a população. Novas fronteiras foram demarcadas e normatizadas pela Câmara Municipal, tendo em vista disciplinar o uso e corrigir condutas que não fossem mais condizentes com os novos tempos. Em certa medida, a cidade também se constrói pelo bonde e para o bonde.

Art 1 – É proibido fumar nos três primeiros bancos dos carros de passageiros das linhas de Tramways.

Art 2 – É proibido cuspir nos mesmos.

Art 12 – A velocidade dos carros elétricos será no máximo de 18 km por hora, podendo, nas linhas de “arrabaldes” atingir 25 km por hora.⁴²

Uma das preocupações da Light está bastante evidente no artigo 12 das suas leis. Agora que o sistema era elétrico, o percurso, antes movido pela força animal, poderia ser feito de uma maneira mais rápida e precisa, mantendo uma relação de controle maior entre tempo e espaço urbano. As primeiras linhas, sempre partindo do mesmo local, a Praça do Ferreira, poderiam ter seu percurso calculado. Dentre as linhas com os maiores percursos, se encontra a Alagadiço, com aproximadamente 5.400 metros feitos no tempo de 28 minutos.

⁴² Jornal *Folha do povo*. Em 23/11/1913. P. 1.



*Memorial Fotográfico do Transporte
Coletivo de Quilômetros do Ceará
Arquivo Niterói*

Bonde Elétrico
Pertencente: The Ceará Tramways, light and Power Cia Ltd.
Período: década de 30
Local: Praça do Ferreira

Figura 2 - Praça do Ferreira - local de chegada e partida dos bondes

O trânsito urbano introduziu também o conceito da velocidade variável na cidade: não bastava apenas passar pelas ruas; era preciso fazê-lo de forma cada vez mais rápida. A maneira de perceber a cidade passava por alterações. Com a velocidade, o conceito de tempo também sofreu alterações. Uma pessoa poderia sair de casa para seu destino confiante que o transporte não iria atrasar. A linha da Via-Férrea era a menor, não chegando a ter 1 Km. Com as medidas de todas as linhas, o tempo gasto no percurso poderia ser calculado. Um bom exemplo está nessa matéria do jornal *Folha do Povo*:

O Outeiro aumentou mais um Kilometro por hora, em um minuto deve o bonde fazer trezentos metros.⁴³

Com base nesses cálculos, o drama da espera exagerada do bonde estava no fim. Poder-se-ia agora até calcular o intervalo entre os veículos e assim se programar melhor para os diferentes trajetos. Essa era uma das grandes expectativas da população: percorrer a cidade num pequeno espaço

⁴³ Jornal *Folha do Povo*. Em 23/11/1913. P. 1.

de tempo. Torná-la menor. Impensada com o bonde movido à tração animal. Porém, outros fatores causariam transtornos com esses carros modernos. Um deles era a falta de energia, que paralisava o novo sistema por horas, tendo a população de vencer distâncias consideráveis para chegar ao destino, muitas vezes a pé, pegas de surpresa pela falta do “combustível invisível”.

Junto às primeiras mudanças surgiram as primeiras reclamações. Uma vez implantado o novo sistema, a população deveria se portar de maneira diferente. Quem estaria apto a transitar pela cidade ao som do novo motor? A relação entre os transeuntes e essa máquina determinaria posturas e condutas. Analisando o bonde não como um mecanismo de transporte público, apenas, mas como local de trocas sociais, percebemos o conflito entre as diferentes classes, diante da pretensão da construção de uma cidade moderna. A transição do modelo de tração animal para o elétrico favoreceu a introdução desse objeto para além do espaço central, levando a novidade mais próxima dos moradores que estavam nesse mesmo momento ocupando as circunvizinhanças desse mesmo espaço, formando novos bairros de forma desordenada, sem muito controle do poder público.

Para essas populações, o bonde chegou primeiro que o sistema de esgoto e a luz elétrica residencial, constituindo-se, assim, um dos primeiros elementos modernos que faziam esse percurso centro-periferia. Com melhoramentos técnicos e a necessidade de abranger cada vez mais os moradores mais distantes da região central, o bonde foi deslocando-se para “fora” dos limites iniciais. Assim, adentrando uma cidade que estava por se conhecer: os subúrbios.

1.2 Onde o bonde faz a curva: o progresso chega aos “arrabaldes”

“Para homens modernos,
Pode ser uma aventura criativa construir
um palácio,
E no entanto ter de morar nele pode
virar um pesadelo”.
Marshall Berman.

Passadas as primeiras décadas com o bonde movido à tração animal, a cidade conheceria uma forma mais dinâmica desse meio de transporte. Com o advento da eletricidade, os bondes poderiam e seriam movidos por ela. Mediante essa transformação, uma nova organização urbana foi posta em prática. O traçado executado em seus planos urbanísticos deveria ser alterado. Partindo do princípio que a racionalização do plano é em primeiro lugar concedida como uma adaptação às exigências da circulação,⁴⁴ a ligação entre regiões periféricas com o centro seria possível. Com isso, a parte da cidade que não tinha um contato maior com sistemas de infraestrutura entraria no percurso do progresso, nem que fosse de forma restrita. O contato exigiria cuidados, pois, agora, algumas regras que envolviam um bom circular e se portar seriam levados a esses moradores dos arrabaldes, pois as distancias percorridas pelo bonde seriam maiores, interligando os pontos mais extremos. Novos bairros seriam incorporados por esse transporte, o que levou a uma procura pelas áreas por onde ele passasse, dilatando e modificando assim a geografia urbana da capital.

Mas isso criou também uma contradição. Ao mesmo tempo em que o bonde se distanciava da região central, alcançando bairros mais distantes e valorizando novas áreas, ele distribuía a população ao longo do seu trilho. Nesse sentido, quanto mais longe o bonde chegasse, haveria a possibilidade dos menos abastados instalarem-se nos confins de suas linhas. Portanto, o bonde não só encurtava distâncias, mas, de certa forma, servia como um elemento de “expulsão” para uma população que não tinha poder econômico suficiente para morar na parte central da cidade. Com o prolongamento dos trilhos, essa necessidade de habitar o centro propriamente dito, fosse por questões de trabalho ou de lazer, entre outras, não era mais uma coisa de primeira ordem. Isso estava posto tanto para a classe mais abastada, quanto para a classe menos favorecida.

Iniciava-se, assim, a relação dos subúrbios, de forma mais intensa, com um dos primeiros elementos do progresso do qual eles tiveram acesso, o bonde. Agora o “moderno” e o “atrasado” estariam lado a lado com maior frequência, na paisagem urbana de Fortaleza, pois, muitas vezes, a relação

⁴⁴ ROCAYOLO, Marcel. “*Cidade*”. Em: Enciclopédia Einaudi. Lisboa. Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1986, p.438.

que esses moradores mantinham com equipamentos modernos era de total exclusão. Vivendo em locais distantes, tinham agora a oportunidade de ir e vir pela cidade. Para isso acontecer, o investimento inglês foi de fundamental importância.

Esse capital esteve presente na província do Ceará de forma inicial fazendo o comércio marítimo do algodão, onde os britânicos eram seus principais compradores. Para além desse comércio marítimo, os ingleses voltavam-se para setores de produção, comércio e intermediação financeira, mas também com forte interesse na infraestrutura de serviços públicos.⁴⁵ A presença britânica nos serviços públicos no Ceará data da segunda metade do século XIX, com o privilégio de explorar o abastecimento e a comercialização de água na cidade de Fortaleza por 50 anos, junto com José Paulino Hoonholtz. O negócio não deu certo, mas colocou Fortaleza de vez na rota dos investimentos ingleses, que foram desde o cabo submarino, a construção da estrada de ferro, passando pelo serviço de iluminação pública e de transportes.

Com relação ao serviço de iluminação, os primeiros investimentos deram-se na utilização de gás carbônico. Foi criada a The Ceará Gas Company Limited, com sede em Londres, que seria a responsável por abastecer a cidade com a nova iluminação. Abastecer as ruas e residências com o sistema de iluminação a gás tornou-se inoperante. Com o advento da eletricidade, o sistema a gás tornou-se ultrapassado, mas utilizado dentro das residências até os idos de 1935.

Essa energia favoreceu também o transporte. Com o sistema eletrificado, a possibilidade de criar novas linhas de bonde era real, ou ampliar ainda mais as linhas existentes, atendendo assim à demanda da população e da cidade que era cada vez maior. Os primeiros bondes elétricos seguiram as linhas já existentes, desde a época da tração animal, e tinham como destino o bairro Benfica, Estação de Bondes, que se localizava na avenida Visconde do Rio Branco; Outeiro, região que hoje pertence ao bairro Aldeota; a linha Via-Férrea que passava pela estação de trem que ligava Fortaleza a Baturité; Matadouro; e a mais longa, que era a linha Alagadiço, hoje o bairro São Gerardo, no início da avenida Bezerra de Menezes. O tráfego se iniciava às

⁴⁵ LEITE, Ary Bezerra, Op. Cit, p. 36.

cinco e meia da manhã e se prolongava até às dez e meia da noite, quando a cidade descansava para outro dia. Esses horários eram alterados aos domingos e dias santos, devido a uma maior procura pelo transporte.

O alongamento dos trilhos implicaria uma valorização dos terrenos por onde os bondes passariam. Áreas nobres começaram a ser delineadas, onde os serviços públicos estavam em um bom processo de instalação, em detrimento de algumas zonas habitadas pela população mais carente, desprovida de qualquer infraestrutura. A cidade foi ganhando forma partindo da região central seguindo as vias por onde os trilhos eram fixados. O problema seria implantar e adaptar novos trilhos em áreas que ainda não eram atendidas pelos bondes. Com poucas vias calçadas, o trajeto do transporte urbano continuou limitado às vias principais, apesar de atingir uma distância maior. Por consequência, essas áreas ganharam uma maior especulação imobiliária. A ideia era garantir um padrão que fosse próximo ao da região central. Segundo Rolnik,

Um sistema de legislação urbana correspondia a esse modelo de gestão, com o objetivo de garantir os padrões de qualidade e adequação aos padrões estabelecidos pelas companhias que forneciam serviços públicos, na construção e utilização da terra na zona central e em certas ruas ou bairros na zona suburbana.⁴⁶

Alguns pontos da cidade serviam de modelo para as demais localidades, uma espécie de reduto de civilidade, a evolução plena que a cidade poderia chegar até aquele momento. Segundo Lopes, um bom exemplo de organização do espaço seria a avenida do Imperador. Na descrição do autor, a avenida

É uma espécie de porta de entrada para o aristocrático bairro do Jacarecanga. Com suas largas calçadas, sua pavimentação de pedras toscas, seus frondosos e elegantes oitizeiros.⁴⁷

⁴⁶ ROLNIK, Raquel, Op. Cit, p. 149.

⁴⁷ LOPES, Marciano. *Royal Briar: a Fortaleza dos anos 40*. 4ª edição. Fortaleza: ABC, 1996. Coleção Nostalgia, p. 31.

Partindo dessas características — largas calçadas, pavimentação de pedras toscas, espaços arborizados —, o bairro Jacarecanga era visto como uma “ilha” de tranquilidade e sinal de um bom viver. Era o único bairro com essas características na cidade até a primeira década do século XX. Reduto cada vez maior da classe abastada, que pressionava o poder público para dotar esse espaço cada vez mais de uma infraestrutura de qualidade.

Analisando a geografia dos bairros da capital, outro ponto da cidade que começou a chamar a atenção foi a Aldeota (Outeiro). Foi lá que Plácido de Carvalho, importante comerciante, instalou seu suntuoso castelo. Existia no bairro uma linha de bonde, mas, para além dela, era uma densa floresta de cajueiros e areia, canto de pássaros ou o silêncio quase absoluto, segundo Lopes.⁴⁸

Outra localidade muito procurada era o bairro Joaquim Távora, que não tinha tantos palacetes, mas uma uniformidade no casario, com residências simples, geminadas, que se espalhavam de um lado e do outro dos trilhos da linha de bonde até a chamada “terceira secção”, onde hoje se encontra a avenida Pontes Vieira. O bairro começou a ser disputado pela classe média por se localizar em um ponto privilegiado, próximo ao Centro e à Aldeota.

Ocupar os locais mais próximos por onde passava o bonde era uma forma da camada pobre resistir à falta de estrutura e, com isso, participar, a seu modo, do mundo dito moderno. Portanto, não existia um bairro somente com casas suntuosas. Muito menos um bairro só com casebres. O que existia era uma disputa pelo espaço público e pelos aparatos modernos contidos neles.

Segundo Sevcenko, em análise da urbanização de São Paulo, a Light era peça decisiva no modo de expansão da cidade:

Quando alguma área obtinha um serviço básico, como transporte e iluminação, geravam zonas intermediárias entre esses locais e o centro da cidade, tornadas automaticamente supervalorizadas, o que elevava o preço dos terrenos e aluguéis em níveis exponenciais.⁴⁹

⁴⁸ Id Ibidem.

⁴⁹ “O resultado dessa prática sistemática era o surgimento de bairros inteiros completamente desconectados entre si, uma heterogeneidade de arruamentos desconstruídos, além da escassez drástica de praças, espaços públicos e amenidades. Essa anarquia especulativa

Em consequência, áreas que eram verdadeiros areais começavam a ganhar contorno mais definido, de bairro. Um exemplo era a linha onde ficava a estação dos bondes. Conhecida como “Calçamento de Messejana”, esta via era entrada de mercadorias oriunda da região dos tabuleiros para abastecer o centro da cidade. Nesse corredor intenso de comércio foram-se estabelecendo moradias, sobretudo da classe média que não podia ocupar os lugares mais nobres da cidade, como Jacarecanga e Benfica. Outra maneira que contribuiu para o bairro ganhar forma foi a vinda de pessoas do interior do estado, que se estabeleceram ali devido à aproximação com o centro da cidade, o que praticamente tornava a vida um pouco mais fácil. Mas isso não era uma característica somente desse espaço. As pessoas que vinham do interior, base da nossa população urbana, foram concentrando-se em diferentes pontos da cidade, procurando por melhores condições de moradia e trabalho.

A presença de trilhos era um bom motivo para que se construíssem moradias ao longo do seu percurso. Apesar dos inconvenientes barulhos emitidos por ele. Segundo Silva Filho,

durante décadas esses ruídos, característicos de um tempo anterior à industrialização do transporte e à mecanização da vida urbana, conviveram com emissões acústicas novas, que se foram proliferando mediante a inserção cotidiana de equipamentos associados à modernização dos centros urbanos.⁵⁰

Junto com essa modernização que acompanhava os equipamentos estavam todas as suas formas de manifestação do uso, que, em muitos casos, passariam a constituir nossa paisagem sonora a ponto de não ser percebida com frequência, ou estabelecer uma convivência de maneira harmônica, à medida que esses equipamentos eram introduzidos no cotidiano da cidade.

O bonde tornava-se assim mais um elemento dessa modernidade e também um elemento de atração populacional. Dentro desse contexto de uma nova reorganização da geografia da cidade, o bonde vai adentrar o subúrbio.

era o oposto mesmo de qualquer idéia de planejamento ou princípio de urbanismo”. (SEVCENKO, 1992: 123-124).

⁵⁰ SILVA FILHO, Antonio Luiz Macedo e. *Rumores: a paisagem sonora de Fortaleza (1930 – 1950)*. Fortaleza: Museu do Ceará – Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2006, p.19.

Quando se fala nesses espaços um pouco mais distantes do lugar central da cidade, no caso de Fortaleza, no seu primeiro momento a Praça da Estação, posteriormente a Praça do Ferreira, as distâncias eram muito diminutas, não querendo estabelecer uma comparação com essas distâncias aos padrões de hoje. Qualquer que fosse o destino escolhido, retirando os bairros ditos nobres, com pouca distância do centro, já era percebida a falta de equipamentos urbanos.

Nessa perspectiva, subúrbio, arrabalde, ficavam a distâncias diminutas até mesmo para a época, em relação ao centro. Numa cidade onde o sistema de transporte ainda estava sendo implantado e os veículos particulares eram raros, percorrer grandes distâncias era um desafio imenso, o que aumentava ainda mais o grau de acessibilidade ao par centro-periferia, que, nesse momento, estava iniciando o processo de separação. Então, alguns logradouros, que iniciavam próximos à parte central da cidade e que seguiam rumo ao sul da capital, apresentavam ao longo da sua via paisagens diferentes, quer fossem pelo aspecto físico de suas moradias, quer fossem pelo aspecto técnico, quanto maior fosse a distância para o centro da urbe. Era necessário, cada vez mais, diminuir essas distâncias, característica primeira destinada ao transporte, reduzir o tempo, controlá-lo.

Percorrendo agora por regiões “desconhecidas”, fazia-se necessário divulgar as regras para um melhor tráfego. Assim, a Light

Avisa ao público que os bondes eléctricos somente param em frente aos postes marcados de branco. Os postes marcados de branco e vermelho indicam parada obrigatória. O passageiro deve fazer signal de parada com um único toque de tímpano, logo depois de passar o poste de parada anterior ao poste onde pretender descer. Para a regularidade do serviço pede-se ao público não demorar no descer ou subir dos bondes.⁵¹

Era necessário agora coordenar movimentos, imagens, sons, perceber a cidade de uma maneira diferente, em constante movimento. Em ensaio sobre o novo horizonte técnico que está se estabelecendo no país nesse período

⁵¹ Jornal *Folha do Povo*. Em 29/10/1913. P. 4.

(década de 1920), Sussekind, através de obras literárias que retratavam o cotidiano dos grandes centros urbanos, percebeu referências sobre as técnicas e seus rastros, dentre eles veículos que faziam a função de romper distâncias e tempos.

E, nessa tentativa de paralisar o tempo, se incluíam não apenas as técnicas de produção e reprodução de imagens e sons, mas também as modernas possibilidades de locomoção em veículos como os trens, bondes com tração elétrica, automóveis. Porque, de certo modo, ofereciam o espetáculo de uma superação de distâncias, antes aparentemente enormes, graças ao movimento mecânico. E, também, de um controle possível sobre o tempo, que parecia possível alargar ou comprimir, de acordo com o uso ou não de tais mecanismos.⁵²

Essas medidas que os usuários do serviço de bondes tiveram de adotar talvez fossem uma questão automática para os que já usufruíam do serviço há mais tempo ou com uma maior frequência. Dentre as observações, pedia-se, ainda, certa rapidez na hora de estabelecer contato com a máquina. Afinal de contas, agora o percurso poderia ser calculado, devido à velocidade ser constante, diferente de quando era movida à tração animal, com uma velocidade variável aos humores do bicho. Essas orientações talvez fossem mais voltadas para os que moravam nos “arrabaldes”, pois, para os moradores da região central, mais acostumados a esses códigos, possivelmente era uma questão quase automática.

O tempo gasto no maior percurso, calculado de acordo com a distância, estabelecia 30 minutos para a linha do Alagadiço, com 5.440 metros.⁵³ Esse era o tempo gasto para percorrer espaços socialmente diferentes. Isto se fosse respeitado o intervalo de quinze minutos entre os carros e dando o desconto com o tempo perdido para o embarque e desembarque de passageiros.

⁵² SUSSEKIND, Flora. *Cinematógrafo de letras: literatura, técnica e modernização no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987, p.49.

⁵³ Essa medida é do ano de 1913, quando as linhas foram eletrificadas.

As distâncias a percorrer pelos bondes electricos, tomando como ponto inicial de partida a Praça do Ferreira, são pouco mais ou menos os seguintes:⁵⁴

Linhas	Metros
Linha da Praia	1530
Via Férrea	930
Estação	2450
Fernandes Vieira	1800
Bemfica	2630
Alagadiço	5440
Outeiro	2500
Praça dos Coelhos	1100

A demora no trajeto de algumas linhas estava ligada às modificações que teriam de ser feitas para a ampliação dos trilhos e mesmo de infraestrutura, já que alguns lugares eram carentes de pavimentação. As modificações nem sempre ocorriam em tempo hábil, o que repercutia em reclamações nos jornais de Fortaleza.

Diversas pessoas nos tem vindo trazer reclamações contra o estado quasi inaccessível em que fica o bonde da Praça do Coelho, no fim da referida linha. Com effeito, o estribo dos carros fica, naquelle ponto, a cerca de um metro de altura, a ponto de ser extremamente difficil a uma senhora descer ou subir no bonde.⁵⁵

Em diversos lugares, era preciso modificar as vias, colocar pavimentação, sentar os trilhos, alterar a paisagem do local para um bom deslocamento do bonde, que tinha como função deslocar-se cada vez mais rápido e de maneira segura. Para ir rápido é preciso tornar liso o espaço como se nele não houvesse mais a natureza. Desse modo, há sempre uma

⁵⁴ Jornal *Folha do Povo*. Em 13/11/1913. P. 1. As distâncias na tabela acima são do ano de 1913, quando o transporte foi eletrificado.

⁵⁵ Jornal *Diário do Estado*. Em 18/10/1916. P. 4.

eliminação.⁵⁶ Muitas ruas, por seu formato tortuoso, eram excluídas da rota, em detrimento de vias mais niveladas e retas. Quanto mais se percorria a cidade no sentido sul, mais as vias estavam dentro do traçado retangular introduzido na região central.

Em 1916, já à tração elétrica, a Light contava com as seguintes linhas: Estação, Fernandes Vieira, Praia, Via-Férrea, Matadouro, Alagadiço, Mororó, Praça dos Coelhos, Benfica e Outeiro.⁵⁷ Um número cada vez maior de pessoas circulava pela cidade utilizando os serviços da Light, cujo desempenho não acompanhava o crescimento da demanda.

Ainda ontem, diversos bondes dessa companhia ficaram parados em várias linhas, por falta de energia eléctrica, fato, aliás, que está pedindo uma justificação. Também o número de bondes é por demais insuficiente, principalmente nas linhas do Bemfica e Alagadiço, quando é certo que o movimento da cidade vae crescendo em grande proporção.⁵⁸

Além do número de veículos reduzidos, outro problema constante era a falta do fornecimento de energia para a locomoção dos *tramways*. Esses problemas aconteceram em todas as linhas e durante todo o período que os bondes circularam na nossa capital, mas causou maiores transtornos nos destinos que se aglomerava um maior número de pessoas.

As onze e as dezesete horas, quando todos, deixando as suas ocupações, voltam para o centro da cidade, as linhas da Praia e Avenida Epitácio continuam servidas por um único bonde. É triste o espetáculo que esses bondes oferecem àquelles horários. Os passageiros viajam de pé, pelos estribos, pelas plataformas, como sardinhas em lata, amontoados.⁵⁹

⁵⁶ ARAÚJO, Hermes Reis de. *Tecnologia e Cultura: ensaios sobre o tempo presente*. São Paulo: Estação Liberdade, 1998, p.137.

⁵⁷ Almanaque do Ceará.

⁵⁸ Jornal *A Tribuna*. Em 28/8/1922. P. 2.

⁵⁹ Jornal *A Tribuna*. Em 31/10/1922. P. 2.

Pegar o bonde para ir ao trabalho tornou-se parte do cotidiano dos moradores dos subúrbios. Mas quando era no horário de deixar o serviço, tornava-se um suplício tomar um bonde. Qualquer movimento extraordinário na cidade é motivo justificado para alterar os horários dos bondes. Nos dias santos, numa Sexta-Feira Santa, um simples enterro, modificava o vaivém dos moradores que precisavam do tal transporte. Isto acabava indo na contramão da proposta que o desenvolvimento do transporte prometia. Andar de bonde deveria ser algo agradável, como relata Amaral, que prefere o bonde ao automóvel, justamente porque não tem pressa. No paralelo entre as duas máquinas, “O automóvel é o veículo dos que fogem a si mesmos. Enquanto que o bonde... Ah! O bonde é outra coisa”.⁶⁰

Mas o bonde era muito mais do que isso. Era o espaço agitado da cidadezinha que começava a ganhar foros metropolitanos.⁶¹ Começa aqui talvez o primeiro serviço urbano para os moradores dos arrabaldes, antes mesmo de se chegar água encanada e luz elétrica nas residências, que levariam a uma mudança de hábitos e costumes, lá estava o bonde. Por isso, a afirmação de Amaral, “observar a cidade pela janela do bonde, que em determinada velocidade, nem tão vagaroso que dê sono, nem tão veloz que dê vertigem”, seja a ideal.

Para Silva Filho, a principal característica para um bom observador é mobilizar os sentidos do corpo e decifrar os detalhes contidos na paisagem.⁶² Mas apreciar o trajeto não era coisa fácil. O material de fabricação dos veículos era antigo, devido à falta de recursos para adquirir novas peças, e rodavam com o mesmo material desde a inauguração da companhia. E ainda havia outros problemas, “Os bondes são sujos, sem conforto e nos dias de chuva os passageiros sofrem bastante”.⁶³

O fato de o sistema estar eletrificado não resolveu os problemas apresentados no dia a dia. A alteração da mudança da tração animal para a elétrica superou algumas adversidades, principalmente a da distância, já que a

⁶⁰ AMARAL, Amadeu. *Memorial de um passageiro de bonde*. São Paulo: HUCITEC, Secretaria de Cultura, Ciência e Tecnologia, 1976, p.8-10.

⁶¹ GIRÃO, Blanchard. *O liceu e bonde na paisagem sentimental da Fortaleza província*. Fortaleza: ABC, 1997, p.25.

⁶² SILVA FILHO, Antonio Luiz Macedo e. *A cidade e o patrimônio histórico*. Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2003.

⁶³ Jornal *A Tribuna*. Em 17/8/1923. P. 2.

cidade estava sempre em expansão, tanto no número de habitantes, como na área edificada. Para Virilio, desde que o homem inventou a máquina, inventamos junto com ela uma nova maneira de perceber e de conceber o mundo. Segundo o autor, a história moderna foi organizada por cinco motores, dentre eles o motor de explosão, que proporcionou o desenvolvimento do automóvel.⁶⁴

Um grande número de usuários começou a utilizar o bonde como meio de transporte, na medida em que ele romperia seus limites iniciais, passando a estar cada vez mais presentes na vida dos cidadãos. Por outro lado, apenas eletrificar o bonde não supriu as necessidades da explosão demográfica pela qual passava a cidade. A população de Fortaleza, na virada para o século XX, não ultrapassava 50 mil habitantes. Na década de 1930, já ultrapassava os 120 mil habitantes,⁶⁵ o que exigia melhorias na infraestrutura da cidade, dentre essas o sistema de transporte público. O aparato técnico não acompanhou o crescimento desordenado da urbe, o que excluía boa parte da população de serviços básicos de higiene e transporte, dentre outros, tornando a vida desses cidadãos de ordem menor.

Era para o subúrbio que a cidade crescia. O seu centro, local de comércio intenso, foi deixando de ser área residencial. Essa população foi alojando-se ao lado do perímetro central, devido à infraestrutura existente até então. Um bom exemplo é o bairro Benfica. Localizado próximo ao centro da cidade, foi uma das primeiras opções da classe mais abastada. Por outro lado, quanto mais distante da região central, maiores seriam as dificuldades e mais difícil seria a vida de seus moradores.

Nesse processo de ampliação da cidade para os arrabaldes, a infraestrutura não acompanhou na mesma proporção. A população dos lugares mais extremos da cidade tinha o problema do ir e vir como uma constante. Se locomover era uma questão de sobrevivência, pois dela dependia o trabalho, que, muitas vezes, se encontrava distante de casa. Como o número de bondes era reduzido, moradores do Alagadiço, bairro com a maior linha, eram os mais prejudicados.

⁶⁴ Os motores da história, entrevista com Paul Virilio. Em: ARAÚJO, 1998: 127-128. Segundo o autor, os motores que alteraram a história da humanidade foram: motor a vapor, motor de explosão, motor elétrico, motor-foguete e motor eletrônico.

⁶⁵ Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Lançamos um appello à gerencia da Light, afim de que se procure amenisar as irregularidades existentes na companhia. Com algum sacrifício, poderia aumentar pelo menos dois vehiculos na linha do Alagadiço, entre 6 e 8 horas da manhã. Trata-se da linha mais longa, atravessando, ainda mais, uma zona de população muito densa.⁶⁶

O número reduzido de veículos era apenas uma dentre várias irregularidades apontadas pela população, como a falta de energia para alimentar os veículos e o desconforto devido à lotação. Com isso, as pessoas que moravam nos “confinos” da cidade adquiriram o hábito de só viajar na plataforma dos carros, que se encontravam nas laterais dos veículos, na certeza de que, no quarteirão seguinte, teriam de ceder seus lugares a senhoras e crianças. Com isso, muitos passageiros pegavam literalmente carona nos bondes, saltando nos locais desejados antes mesmos de serem cobradas as passagens.

Outro problema com relação à ocupação desordenada do perímetro que circundava a região central é que, dentro de um mesmo espaço, existiam moradias de um bom padrão arquitetônico, o que indicava uma diferenciação social, e casebres sem nenhuma estrutura. Para além dos trilhos, o “civilizado” não estava presente, ao menos aos olhares da elite local, que desejava transformar a capital cearense, baseada nos modelos das capitais modernas — uma referência para a região Nordeste, que era vista como símbolo do atraso, principalmente pelos habitantes das cidades do Sul e Sudeste do país. Há a projeção de uma “cidade que se quer”, imaginada e desejada, sobre a cidade que se tem, plano que pode vir a realizar-se ou não.⁶⁷

Mas uma cidade dita “moderna”, na visão dessa elite, passava por delimitar áreas ou espaços, controlar socialmente o ir e vir da população menos favorecida economicamente através de leis, para evitar contatos íntimos entre o moderno e o arcaico, ou o “civilizado” e “bárbaro”. Contudo, era impossível haver essa separação, pois os dois espaços co-existem. Então, é possível ter, na mesma via, um bonde símbolo do progresso e vendedores ambulantes, em seus carros movidos à força humana. Ruas iluminadas com casas que

⁶⁶ *Jornal do Comércio*. Em 6/8/1924. P. 2.

⁶⁷ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Muito além do espaço*: por uma história cultural do urbano. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol 8, nº 16, 1995, p. 287.

desconheciam a energia elétrica. Inúmeros são os exemplos. O próprio bonde era um exemplo dessa diferença. Nele se dava uma diferenciação social pelos seus usuários.

A questão se torna mais evidente quando foi sugerida à companhia a utilização de carros de segunda classe, destinados aos “desfavorecidos de fortuna”. Esse veículo custaria a metade do preço dos veículos de primeira classe, fazendo com que a maioria tivesse acesso ao meio de transporte. A Light, que sempre foi julgada pelos seus serviços, desagradava muito seus usuários e, em 1925, estipulou um aumento no preço das passagens, que passariam de cem réis para duzentos réis.

Em crônicas sobre a Fortaleza antiga, Menezes escreveu sobre o comércio local e listou vários produtos com os seus respectivos preços, o que permite estabelecer paralelos entre a passagem do bonde e algumas mercadorias de primeira ordem. Partindo dessa comparação, a nova passagem daria para comprar um maço de cigarros, ou meio quilo de açúcar, meio quilo de carne do sul, para ficar apenas nesses exemplos.⁶⁸

O aumento passaria a ser de cem por cento, e estava sempre em pauta quando se questionava a empresa por melhores serviços. Na justificativa, a Light dizia que o capital arrecadado não daria para as despesas, muito menos para melhorias nos serviços, sequer dar aumento aos seus funcionários. Em contrapartida, a população não aceitava o aumento, o que excluiria muitos usuários. A solução encontrada pela empresa seria a utilização de carros de segunda classe e

Termina o gerente da Light afirmando ficar habilitado, se for levado a efeito o aumento proposto, a prolongar a linha de bondes a Praia do Peixe e além da Praça da Estação e a melhora do serviço de iluminação nos subúrbios e o atual systema de desvios.⁶⁹

Um ponto importante no qual a Light se apoiava para legitimar o aumento no preço das passagens era a criação de mais desvios dos trilhos

⁶⁸ MENEZES, Raimundo. Op. Cit., p. 109.

⁶⁹ Jornal *Diário do Ceará*. Em 15/1/1924. P. 4.

para evitar as demoras resultantes de desarranjos que ocorriam e provocavam excessivas esperas nos pontos de encontros dos bondes. Além desse argumento, outras mudanças estavam previstas, tais como: melhoramento do serviço de iluminação dos subúrbios, limpeza e reparo radical dos bondes, a substituição do sistema de cortinas, pois, em dia de chuva, causavam o maior transtorno.

Servir-se de um bonde não significa fazer o percurso rápido e livre da chuva: antes pelo contrário. Seria o caso de haver esta instrução de prudência: o que se deve saber para tomar um bonde: levar capa ou guarda-chuva, ou ir em roupa de banho.⁷⁰

Além da iluminação pública, pois ainda não tinha fornecimento de energia elétrica residencial, era necessário aumentar a capacidade da potência energética para que o serviço prestado pela empresa de bondes ou o abastecimento de energia para a cidade não sofressem danos. Os bondes faziam cada vez mais parte da vida dos moradores da cidade que se expandia e serviram também de elementos de valorização imobiliária em algumas áreas da cidade, antes vistas como reduto de pobres, marginais, analfabetos, dentre outros.

A tão esperada modernidade do século XX talvez fosse menor do que as expectativas que se criaram sobre ela. A abertura de novas vias e a substituição do sistema de iluminação do gás pela eletricidade não eliminou o jeito provinciano da capital cearense. Em amplo ensaio histórico e literário sobre a modernidade, Berman diz que

ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor — mas, ao mesmo tempo, ameaça destruir tudo que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos.⁷¹

⁷⁰ Jornal *Diário do Ceará*. Em 12/4/1927. P. 2.

⁷¹ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p. 24.

Transformar as coisas ao redor, ou melhor, transformar a cidade, modificar o ambiente, eram características desejadas por essa modernidade.

Com a passagem mais cara e com o compromisso firmado com a prefeitura, a companhia prolongou a linha da avenida Epitácio Pessoa à Praia de Iracema numa extensão de 600 metros. Transformou em linha dupla o trecho da rua Cel. Guilherme Rocha, compreendido entre as ruas Barão do Rio Branco e General Sampaio. Deu maior extensão ao desvio da linha de Fernandes Vieira (Jacarecanga) entre as ruas do Imperador e Santa Izabel. Constituiu um desvio na Praça Caio Prado para servir a linha do Outeiro. Prolongou a linha Fernandes Vieira até as proximidades da Escola de Aprendizes Marinheiros e, finalmente, instalou dois desvios na linha Alagadiço, sendo um na Praça São Sebastião e outro na Rua Livramento.⁷² Mas isso não resolveu o problema. O sistema de transporte já não era mais eficiente para a demanda da população. Essas foram apenas medidas paliativas que só amenizariam os problemas por um curto período de tempo.

Feitos os desvios e a ampliação dos trilhos, pouco a pouco o bonde ia delimitando o espaço da cidade. Junto a essas medidas, algumas arbitrariedades, como o cancelamento dos passes livres para os distribuidores do correio.

O público é que ficará gravemente prejudicado com a medida, pois os estafetas, não ganhando de sobejo para pagarem o seu transporte aos arrabaldes e não tendo mais passe livre nos carros da "Light", naturalmente se atrasarão na entrega da correspondência.⁷³

Na cidade em que a locomoção soava quase como um imperativo, caminhar grandes distâncias distribuindo a correspondência não fazia sentido algum. Outros exemplos seguem, como a mudança de placa da linha Fernandes Vieira, que passou a se chamar Escola de Aprendizes Marinheiros, o que gerou reclamações por parte dos moradores do bairro.

⁷² CÂMARA MUNICIPAL DE FORTALEZA. *Relatório da Câmara Municipal de Fortaleza. Fortaleza*, 1925.

⁷³ *Jornal O Nordeste*. Em 27/1/1926. P. 1.

Numa coisa é que não concordamos com a nossa única companhia de bondes e de luz. É com a taboleta da nova linha. Nella figura, em garrafas, E. A. MARINHEIROS. E por que não será Jacarecanga? Si é o nome do bairro.⁷⁴

Os bondes da linha Santos Dumont também trocaram suas placas. Como a linha era dividida em seções, os da 2ª seção passaram a ser Aldeota e os da 1ª, Outeiro. Essas mudanças acabavam desorientando a população, que não sabia mais qual o limite entre os bairros e qual bonde pegar para ir ao seu destino.

Nesse caso, a simples mudança de nomenclatura de uma taboleta denota a disputa entre o oficial e o popular e entre ricos e pobres. Com isso, a experiência cotidiana tende a domesticar nossa percepção destes fragmentos intrigantes, cuja ambição de batizar os lugares constitui dispositivo estratégico na legitimação simbólica do poder público.⁷⁵

O poder público não estava presente apenas na nomenclatura das vias, mas também na organização e estabelecimento de regras e padrões que tornasse ou desse sentido às relações estabelecidas na cidade. Com o sistema de bondes implantado, chegando aos locais mais afastados do perímetro central, e com a chegada do automóvel, que figuraria no cenário urbano da cidade, tornou-se constante o choque entre esses dois elementos e, principalmente, entre eles e seus usuários, mostrando uma nova face dessa modernidade que estava em curso na nossa capital, que, para ser implantada, tomaria o que torna particular cada cidade: seus habitantes. A partir desse momento e até nossos dias, a população conviveria com uma nova preocupação dos tempos modernos: a morte por atropelamento.

⁷⁴ Jornal *O Nordeste*. Em 18/3/1926. P. 2.

⁷⁵ SILVA FILHO, Antonio Luiz Macedo e. *Fortaleza: imagens da cidade*. 2ª edição. Fortaleza: Museu do Ceará – Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2004, p. 49.

1.3 O bonde e seus perigos: acidentes, abalroamentos e mortes nas ruas da cidade

O menor de nome Sebastião Pereira, vendedor de leite destes de porta a porta saindo cedo de casa, como de costume, fez a distribuição do leite junto a sua freguesia.

De regresso, quando o animal que conduz os vasilhames, em número de 11, passava em frente à Assembléia legislativa, ali à Praça General Tiburcio, foi colhido pelo bonde de 1ª classe, número 4, da Prainha⁷⁶.

Casos como o do menino Sebastião eram recorrentes em Fortaleza no início da sua rede de transporte. Quando os meios de locomoção, sejam eles movidos a motor ou à tração animal, começaram a circular dentro do espaço urbano com uma frequência cada vez maior, o modo de transitar pela cidade sofreria alterações tanto na percepção dos condutores e dos transeuntes quanto em questões como velocidade, distância, tempo e espaço. A partir dessa inserção dos veículos, um simples caminhar nas vias públicas se tornara um risco de morte.

Associados a essas mudanças estavam os acidentes, atropelamentos, abalroamentos, muitas vezes fatais. A cidade presenciaria de forma mais constante a morte em consequência de desastres ou atropelamentos. O desenvolvimento dos transportes trouxe com ele um novo elemento que, a partir de então, mereceria a atenção da população: a velocidade. Com as vias invadidas por carros, bicicletas, caminhões, ônibus, bondes, animais e pedestres, fizeram-se necessárias regras para uma boa circulação ou que, pelo menos, causasse um transtorno menor nas ruas da cidade.

⁷⁶ *Jornal do Comércio*. Em 11/6/1928. P. 7.

Apesar das ruas estarem se estruturando,⁷⁷ o que implicaria uma maior circulação de veículos automotores, o que se notava era a presença constante de animais ocupando esses espaços. O Código de Posturas de 1932, artigo 383, estabelece a proibição de “amarrar animais às árvores, postes, grades ou outros objetos dos logradouros públicos”. Ficava ainda proibido “conduzir animais soltos, comboios ou boiadas pelas vias em que isto não for permitido”.⁷⁸ Esse mesmo artigo, sob pena de multa e até mesmo prisão por 24 horas, limitava as vias apenas para a circulação de veículos de transporte ou de cargas, impedindo “jogar foot-ball, peteca ou divertimentos semelhantes e fazer exercício de patinação nos logradouros públicos não destinados a este fim”.⁷⁹

A presença de quadrúpedes nos espaços públicos da cidade denota como eles estavam inseridos no cotidiano local, sejam ligados ao comércio na distribuição de mercadorias ou servindo como meio de locomoção entre a população pobre. Circular com eles no perímetro central de maneira irregular estava sujeito a multa para o proprietário. E corria o risco de causar acidentes, o que ficou cada vez mais frequente nas vias, mesmo contrariando a determinação estabelecida em lei.

Sabado, cerca de 7 ½ horas, o Bond nº 14 da linha da Estação colheu um burro, pertencente a um comboio vindo de Ribeira do Pacoty de propriedade de Raymundo de Paula Lima.⁸⁰

Os animais encontrados vagando pela cidade seriam recolhidos e levados ao depósito municipal, onde seriam retirados apenas depois do pagamento de multa relativa ao animal. Se o animal não fosse retirado em, no máximo, cinco dias, seria levado a leilão na prefeitura. No caso dos cães, os

⁷⁷ No Código de Posturas de 1932, ficaram estabelecidas as dimensões de 18 metros de largura em ruas com maior circulação ou avenidas; 13 metros nas que tinham menor circulação; e de 11 metros nas ruas que não eram de extensão superior a 200 metros.

⁷⁸ PREFEITURA de Fortaleza. *Código de Posturas do Município de Fortaleza*. Fortaleza: Tipografia Minerva, 1933, p. 97.

⁷⁹ Idem.

⁸⁰ *Jornal Diário do Ceará*. Em 22/2/1928. P. 3.

que eram de raça teriam como destino o leilão, caso seu dono não pagasse a multa, restando o sacrifício àqueles que não possuíam pedigree.

Se não bastassem os cuidados com os bichos, alguns pontos da cidade mereciam maior atenção na condução dos veículos. Segundo o jornal *O Nordeste*, um ponto crítico se localizava perto da Praça Fernandes Vieira (Praça do Liceu).

Aquilo ali é um verdadeiro perigo. O calçamento, estreito demais; além disso, de certo ponto em diante, cheio de despenhadeiros, o que torna perigoso viajar-se ali em dias de movimento, isto quer a pé ou nos bondes ou auto-omnibus.

Os motoneiros e chauffeurs, apesar disso, conduzem quase sempre os seus vehiculos em grande velocidade, o que seria ameaça aos transeuntes. Viajávamos, hontem, no bonde de segunda daquela linha, nº 51, que ia fazer 19 e 35 no ponto terminal e era guiado pelo motoneiro Manuel Ferreira da Silva, quando o vehiculo apanhou um jumento de propriedade do Sr. Antonio Quirino, morrendo o jegue poucos minutos depois.⁸¹

O choque entre animais e bondes ocorria com certa frequência, pois os artigos eram infringidos. As ruas eram invadidas por cavalos, burros, cachorros, gatos, entre outros animais. Muitas vezes trafegavam livremente, sem os cuidados dos donos e atravessavam à frente do bonde. Na maioria dos casos, os condutores eram isentos de culpa.

Com a inserção dos automóveis na década de 1910 e dos ônibus no final da década de 1920, o perigo se tornou maior e os acidentes mais corriqueiros. Esse descompasso entre máquinas e animais circulando dentro da cidade apresenta-se como uma prática recorrente até os dias de hoje. Por mais que leis e códigos sejam elaborados proibindo a presença de animais nas vias públicas, a prática mostra o contrário. A cidade revela sua diversidade e temporalidade justamente na circularidade entre máquinas, homens e bichos, com funções distintas, ocupando o mesmo espaço.

Foi preciso uma adaptação no modo de transitar pela cidade com a implantação dos transportes urbanos. As pessoas tinham o hábito de se locomover utilizando a via pública. Com a circulação dos primeiros meios de

⁸¹ Jornal *O Nordeste*. Em 24/11/1931. P. 5.

locomoção, ainda à tração animal, não era necessário grande atenção para se deslocar pelas vias. Mas, na medida em que aumentava o número de veículos e a implantação de bondes elétricos e automóveis, no primeiro momento, não era mais adequado transitar pelas vias. Agora havia um território estabelecido para os pedestres: a calçada.

As ruas se constituíam como locais de disputa desses transportes. Nos anos iniciais do século XX, houve uma predominância maior de circulação do bonde, inicialmente à tração animal. Desde a implantação do sistema elétrico (1913), tornou-se constante o choque desses veículos com animais de cargas que trafegavam pela via, na sua maioria, estreita, com calçamentos defeituosos. Outro fator, não menos importante, era a imperícia dos condutores, o que levava a uma série de ocorrências desastrosas.

Com o sistema eletrificado, necessitaria de uma habilidade maior do condutor. Agora o bonde não se movia pela vontade do animal, os comandos teriam de ser executados de forma objetiva, como requisito para o bom funcionamento da máquina, que se movia utilizando uma força “invisível”, a eletricidade. Partindo desse espanto, o conhecimento se tornaria fundamental para um bom trafegar. As rédeas não eram mais usadas para o controle do cavalo ou das mulas que moviam o veículo. O motor desempenharia essa função e, com ele, necessitava-se de um conhecimento mais técnico — e o não conhecimento, muitas vezes, acarretava vários acidentes, sobretudo pela questão da velocidade.

Nos primeiros anos do bonde elétrico, o desconhecimento da população quanto a esse novo meio de locomoção também contribuiu para acidentes fatais. Sua adaptação foi acontecendo de forma lenta e custando vidas, como o caso de João Bernardo, que morreu tentando pegar o chapéu:

O bonde nº 54 da linha do Prado, guiado pelo motorneiro Francisco Marçal, na sua viagem das 6:25 da tarde de ontem, trazia vários passageiros. Ao defrontar o carro a Padaria Merceeiros, perto da Enfermaria militar, trazendo a velocidade de costume naquele trecho, o chapéu de um passageiro foi arrebatado pelo vento. Ele imprudentemente, sem advertir o guia do veículo, com a campânula de aviso, atirou-se ao chão apressadamente.⁸²

⁸² Jornal *Diário do Ceará*. Em 24/1/1927. P. 2.

Os acidentes eram anunciados nos jornais, que ganharam um novo desenho a partir dessas notícias. Era preciso ficar atento ao pegar ou descer do bonde. Mas nem sempre esse cuidado era seguido por todos. Era comum alguém saltar do veículo em movimento, ou pegá-lo em movimento para tentar ludibriar o condutor e seguir viagem sem pagar a passagem, exercendo a famosa “bochecha”.

Hoje, as 7:10 quando o menor “morcegador” de veículos estava exercendo a sua “profissão”, tentando trepar no Bond nº 51, da linha E. A. Marinheiros, aconteceu cair batendo com o pé esquerdo na calçada, ficando o mesmo ferido.⁸³

Marciano Lopes, narrando suas memórias de quando era menino, tinha a vontade de crescer rápido para desfilar no bonde sem pagar a condução, sem se preocupar com o risco dessa ação. Dizia ele: “Eu queria crescer depressa, para poder pegar “bochecha” no bonde de Jacarecanga, mas o bonde acabou antes que eu pudesse subir no seu estribo”.⁸⁴

Num trabalho de pesquisa notável, Waldemar Corrêa Stiel reuniu informações de como se desenvolveu o transporte coletivo em diversas capitais do país. Dentre essas informações, constam alguns textos jornalísticos sobre o bonde. Um deles se intitula “Guia do passageiro de bonde”, que estabelece algumas determinações para que o percurso seja feito sem nenhum contratempo para o usuário. Para aqueles que têm pressa, algumas dicas são importantes, como no preparo para o salto,

o passageiro quer chegar antes do bonde, não se conforma com poucos segundos de espera... não olha se o lugar onde vai pôr os pés é asfalto, paralelepípedo, uma poça d água ou casca de banana. E salta. Em vez do pé chegou primeiro o nariz...⁸⁵

⁸³ Jornal *Correio do Ceará*. Em 7/10/1927. P. 2.

⁸⁴ LOPES, Marciano. *O baú da donzela*. 1991, p. 51.

⁸⁵ STIEL, Waldemar Corrêa. *História do transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus*. São Paulo: EBTU, 1984, p. 57.

Em alguns casos, a imperícia no ato de saltar trazia graves consequências. Isto porque a percepção do tempo, do deslocamento, era nova no cotidiano desses usuários, e o impacto com o solo nada agradável, na maioria das vezes. A velocidade, mesmo baixa para os padrões atuais, era percebida de outra forma. Estabeleceu-se a velocidade de 15 km/h na região central da cidade, ficando as áreas afastadas do centro com o limite de 40 km/h.⁸⁶ Partindo desses números, poderíamos imaginar que na região central o tráfego acontecesse de forma ordenada, com cautela, sem imprevistos. E as zonas mais afastadas, território de loucos motorizados, que colocavam a sua vida e de outras pessoas em risco. Mas não era isso que ocorria. Os acidentes se tornaram cada vez mais constantes até o ponto de se tornarem diários. A cidade começa a se tornar perigosa durante um simples caminhar, pegar um bonde, se deslocar de automóvel ou, simplesmente, ficar parado em determinados pontos, como cruzamentos, ou distraídos na calçada.

No cruzamento das ruas Barão do Rio Branco e Castro Silva, verificou-se ontem pela manhã um impressionante atropelamento, no qual perdeu a vida uma indefesa velinha. Chegando nas proximidades da “Padaria 2 Nações” o bonde parou, afim de deixar descer dois passageiros. Ao tentar retornar a marcha, colheu, de maneira deveras lamentável, uma pobre velinha que atravessava a linha, deixando-a quase sem vida.⁸⁷

Outro acidente, envolvendo o bonde Praia de Iracema, atropelou outra senhora, Maria Lourenço, octogenária. Ao se aproximar do *tramway*, fez sinal de parada e procurou tomá-lo antes do mesmo estacionar. O resultado não poderia ser outro. Com uma passada em falso, caiu e foi arrastada pelo veículo.⁸⁸

Caminhar pela cidade exigia atenção redobrada e, quando fosse atravessar a rua, um cuidado ainda maior, pois tinha de se preocupar com os

⁸⁶ SILVA FILHO, Antonio Luiz Macedo e. *Paisagens do consumo*: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra. Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2002, p. 27.

⁸⁷ *Jornal Gazeta de Notícias*. Em 29/10/1938. P. 3.

⁸⁸ *Jornal O Povo*. Em 13/1/1939. P. 1.

dois sentidos da rua, uma novidade. O grupo mais atingido eram os idosos e as crianças.

Registrou-se, ontem, às 17:55 hs em plena Praça do Ferreira, quando ainda era grande o movimento de transeuntes, um lamentável acidente de veículos, de que resultou sair sem vida, como única vítima, o menor José Claudio de Sousa.

Àquela hora, achava-se parado, em frente à “Farmácia Pasteur”, afim de receber mais passageiros, apesar mesmo de estar super-lotado de gente, o bonde nº 105, placa “Alagadiço”. No estribo do veículo, logo no primeiro balaustre, viajava José Claudio. O ônibus do Bemfica chocou-se a sua carroserie com o bonde alcançando o mesmo na parte em que se achava o referido menor, o qual foi jogado, violentamente, ao solo em estado lastimável.⁸⁹

Esse acidente mostra como os usuários utilizavam o bonde para se locomover. Devido à lotação do veículo, o estribo (uma espécie de ferro que ficava na lateral) era utilizado como apoio para seguir viagem de maneira mais confortável, porém mais perigoso, já que, na maioria das linhas e em determinados horários, os mesmo sempre se encontravam lotados. Era o risco que se corria na busca de uma melhor maneira de se locomover, já que muitas irregularidades eram cometidas pela Light com relação ao sistema de transporte urbano.

A rua se constituía como o local do medo. Não só ao se locomover por ela, mas tê-la como local de trabalho passou a ter certo risco, como no caso do gari Manuel. Esse acidente ocorreu na zona onde se cruzavam dois meios de locomoção: o bonde e o trem.

Ontem, cerca das 14:30 horas, o bonde nº 137, dirigido na ocasião pelo motorneiro 168, Eduardo Gomes da Silva, tendo como condutor o Sr. Amâncio Domingos de Barros, trafegando pela Avenida 3 de Outubro, nas proximidades do trilho de ferro atropelou o Sr. Manuel Ferreira da Silva, cearense, com 64 anos de idade, pardo, casado, funcionário da Limpeza Pública, residente no Albergue Noturno, em Otávio Bomfim. Na ocasião em que foi atropelado, Manuel Pereira entregava-se ao seu mister de varredor de rua.⁹⁰

⁸⁹ Jornal *O Nordeste*. Em 7/7/1939. P. 5.

⁹⁰ Jornal *Correio do Ceará*. Em 26/11/1937. P. 8.

O sistema ferroviário foi implantado nas últimas décadas do século XIX, ligando a capital ao interior do estado. Era a maneira de transportar as mercadorias dessas regiões para o porto. E também a maneira mais rápida e eficiente de se deslocar para Fortaleza. Com essas duas máquinas percorrendo espaços em comum, os acidentes eram inevitáveis.

O bonde de nº 103, partindo da Praça do Ferreira, às 8:56, ao passar à Avenida Epitácio Pessoa, foi alcançado na última columna trazeira pelo vagão 740 da R.V.C., por falta de atenção do manobreiro daquela estrada, que deu signal para o machinista engatar o referido vagão, parando próximo a linha de bonde, quando aquelle vehiculo não tinha passado de todo o cruzamento. No estribo do bonde viajava o Sr. Acrísio Cesar do Nascimento, que também foi alcançado pelo engate do vagão, soffrendo esmagamento do pé esquerdo.⁹¹

Ao longo dos trilhos, foram se construindo moradias, um aglomerado de pessoas que margeavam a estrada de ferro, mais propensos aos perigos atribuídos a ela. Muitas vezes, o espaço de lazer dessas pessoas era à frente da casa, entre o muro e o trilho. Transpor a linha do trem era um ato de risco. Era preciso calcular bem o momento certo. E, na maioria das vezes, o cálculo era equivocado.

As ruas da cidade não eram mais locais para se caminhar despreocupadamente. Levaria tempo, tanto para a cidade em si como para seus habitantes, para conseguir acompanhar o caminhar do progresso, sua faculdade de aperfeiçoamento e sua forma de distribuição desigual. Essas mudanças na busca de um melhor sistema de transporte, que levasse mais comodidade à população, primeiramente causou um choque cultural. Era preciso se adaptar às novas tecnologias, como o motor e a eletricidade. Tudo era motivo de espanto.

⁹¹ Jornal *Correio do Ceará*. Em 12/11/1936. P. 1.

2 AS RUAS NÃO SÃO MAIS AS MESMAS

2.1 A Light não entra nos trilhos: reclamações, queixas e protestos

“Teus bondes desconchavados
Teu serviço deficiente
Merecem ser expurgados
Para o bem de nossa gente
Em outra terra terias
Teu fim no fogo da praça
Padre-nossos, Ave-marias...
E outras rezas de graça...”⁹²

Passados os primeiros anos da Light administrando o transporte público na cidade, e com o crescimento desordenado da mesma, privando a maioria da população de infraestrutura básica, como água, esgoto, energia elétrica e o bom circular pela urbe, inúmeras reclamações foram feitas pelos usuários com relação ao serviço prestado pela empresa inglesa. Num primeiro momento, as reclamações estavam mais voltadas para as necessidades de primeira ordem, como água, luz e limpeza pública.

As queixas com relação aos sistemas de bondes começaram a ganhar força devido ao crescimento da cidade e à distribuição da população ao longo dos trilhos da Light. A necessidade de deslocamento fez com que os moradores mais distantes, que começaram a circular diariamente no bonde, exigissem um serviço cada vez melhor. As queixas assumem aqui um caráter eminentemente reivindicatório. Indicam os problemas e necessidades dos moradores, mas, sobretudo, daqueles que moravam nas áreas esquecidas pela administração pública.⁹³

Na medida em que a população pobre passa a morar em pontos extremos da cidade, a necessidade de atravessar essa cidade era diária. Uma série de contratemplos da Light e uma má administração, que não respeitava o

⁹² Jornal *O Ceará*. Queixas do povo. Em 29/8/1928. P. 3.

⁹³ SILVA, Eduardo. *As queixas do povo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 128.

contrato estabelecido com o município, resultaram em inúmeras reclamações por parte dos usuários, desde a limpeza dos bondes até a ausência deles. E as medidas adotadas pela prefeitura não surtiavam efeito.

Inúmeras, incontáveis mesmo, são as graves irregularidades da “light”, que as pratica impunemente, sem que nada, nesta civilizada capital, uma única autoridade que tenha o animo de chamá-la ao cumprimento do dever.⁹⁴

Para essa “civilizada capital”, que tinha na Light a ideia da empresa estrangeira que iria ajudar no processo civilizatório da urbe e no bonde o símbolo desse progresso, esperava-se um serviço impecável. Mas não era isto que acontecia. A Light tinha um fiscal, nomeado pela prefeitura, para acompanhar como a empresa estava prestando seu serviço para a população. Esta fiscalização era para observar as possíveis irregularidades, mais ainda se a empresa estava cumprindo o contrato firmado com o município, que, entre suas cláusulas, estavam previstos bons veículos, que transportassem os usuários com comodidade e no horário estabelecido; e aumento do número de viagens nas linhas em tráfego, quando as necessidades exigissem, isto é, quando houvesse algo de extraordinário e o número de passageiros fosse superior em 75% da lotação dos carros. Outro ponto que estava estabelecido no contrato era colocar guardas nos cruzamentos das linhas, cláusula que parece nunca ter sido cumprida.

O não cumprimento das cláusulas contratuais resultaria em multas. Mesmo recebendo várias multas, a Light continuava a cometer as irregularidades sem que a administração municipal tomasse uma providência mais enérgica, ficando o povo a mercê da companhia inglesa.

As reclamações contra a Light saíam, em sua grande maioria, nos jornais citadinos.⁹⁵ Quase diariamente estampavam uma nota chamando a atenção do público e, principalmente, da administração da empresa.

⁹⁴ Jornal *A Tribuna*. Em 17/10/1923.

⁹⁵ Há de se considerar, nas reclamações o papel que os jornais assumiam, fosse a favor da Light ou contra ela, elaborando notícias e atribuindo essas reclamações à população.

Já não é a primeira vez que somos forçados a estar chamando a atenção do Sr. Gerente da “Light” para as irregularidades de toda ordem que, com prejuízo do público, se vêem verificando repetidamente nos serviços confiados à companhia inglesa. A imprensa, cumprindo o seu dever, reclama, como porta-voz, que é, das queixas do público. A “Light” teima, porém, em fazer ouvidos moucos... Continuará assim até quando?⁹⁶

A presença dessas reclamações nos jornais fez com que “outra” cidade se mostrasse ao público. Diferente da cidade idealizada projetada pela elite política local. Nessas notícias, os fatos mais corriqueiros eram apresentados, mostrando a vida diária dos seus habitantes. Vida essa que se encontrava fora da ordem anunciada. Devido a essas reclamações, a companhia inglesa, de forma modesta, acrescentava algumas novidades. Novidades que nada mais eram do que a simples obrigatoriedade contratual. Mesmo assim, ficava abaixo da expectativa do crescente público. A Light também utilizava os jornais locais para se comunicar com os seus usuários e dar uma satisfação a todos de maneira geral.

Como se vê de um aviso que a “Ceará Light e Power, Co. Ltd”, na próxima segunda-feira, lançará no tráfego os seus novos bondes, recentemente adquiridos na Inglaterra, e, simultaneamente, será iniciado também o serviço de bondes de 2ª, para as classes pobres.⁹⁷

Com a introdução de novos veículos e a inserção de bondes de segunda classe, o que parecia a solução de um problema criou várias inquietações, a começar pelo preço das passagens. Outro problema era a diferença nos intervalos entre os bondes de primeira classe e os de segunda. Com isso, a espera por um bonde tornava-se um suplício.

Nas linhas da Estação e do Benfica, nota-se que os carros de 2ª saem da praça com o intervalo, naquela, de 30 minutos e, nesta, de

⁹⁶ *Jornal do Comércio*. Em 9/9/1924. P. 2.

⁹⁷ *Jornal O Nordeste*. Em 26/9/1925. P. 4.

40, o que, francamente, é excessivo. Esse horário obrigará os pobres a andarem a pé, salvo a hipótese de poderem pagar o aumento das passagens.⁹⁸

As opções não eram muito animadoras. Ou se esperava por um longo período de tempo pelo bonde — o que acabaria em outro problema, o do acúmulo de pessoas nos pontos de parada e, conseqüentemente, em veículos lotados — ou, em vez da longa espera, poder-se-ia caminhar longas distâncias, dependendo de onde se encontrava a moradia ou seu local de destino. Se fosse ao final da linha Alagadiço, a mais distante, a caminhada partindo da Praça do Ferreira ultrapassaria os cinco quilômetros.

A última opção, que excluía a maioria da população, era transitar nos bondes de primeira classe. Muitas vezes, esta não era apenas uma opção, era quase uma obrigatoriedade que a empresa colocava, já que, muitas vezes, os bondes de segunda eram substituídos pelos de primeira.

Novamente, sentimo-nos na obrigação de reclamar para quem de direito contra a inobservância dos horários dos tramways da “Light”. Assim é que, por exemplo, para as linhas Outeiro e Estação, não seguiram, hoje, às 11 horas, bondes de 2ª classe. Em vez desses carros, partiram dois outros, mas de 1ª.⁹⁹

Esse exemplo mostra que a companhia inglesa burlava o contrato de prestação de serviço e nenhuma medida era tomada pelas autoridades competentes.

No relatório de 1925 apresentado ao prefeito pelo engenheiro fiscal Rubens Monte estão descritas as melhorias apresentadas pela empresa. Dentre as mudanças, estão a aquisição de dez novos bondes, que seriam destinados à primeira classe; a reforma de treze outros veículos, com substituição completa das rodas e dos aros, substituição de agulhas e de trilhos em mau estado, principalmente os que estavam assentados nas curvas; e

⁹⁸ Jornal *O Nordeste*. Em 28/9/1925. P. 1.

⁹⁹ Jornal *O Nordeste*. Em 8/10/1925. P. 4.

vários prolongamentos de linhas e uma série de desvios para melhorar o tráfego.

A companhia inglesa não abastecia somente a capital com o sistema de bondes. Desse modo, o relatório também apresentou a aquisição de uma nova turbina para melhor distribuir a energia elétrica. O relatório apresenta ainda os dados estatísticos da companhia para aquele ano:

O número de passageiros que utilizaram dos carros da Light no ano de 1925 foi de 9.974.229, mais 179.782 passageiros do que no ano anterior. Existem 5.337 instalações eléctricas para luz e 367 para força. A companhia possui para o serviço ordinário de extraordinário 23 carros de 1ª classe e 17 de segunda. Durante o ano de 1925 foram transportadas 4.984 toneladas de carga.¹⁰⁰

Pode-se observar, no primeiro momento, o maior número de veículos de primeira classe. Contraditório, pois a maioria dos usuários que dependiam do transporte público era da classe menos favorecida. Com uma maior circulação dos carros de primeira, a camada mais pobre da população tinha de se sujeitar a esperas intermináveis pelos carros de segunda. O número de bondes que a companhia possuía era de quarenta veículos. Quando o serviço foi iniciado, em 1913, a Light possuía trinta veículos. Foram necessários mais de dez anos para que adquirissem bondes novos.

Além de serem em número insuficiente para a demanda da população, os bondes não apresentavam conforto necessário para os passageiros. A começar pelo sistema de cortinas que não protegia os usuários em dias de chuva. As cortinas não eram impermeáveis e atrapalhavam os passageiros no ato de sair e entrar no bonde. Outra parte do veículo que aparecia nas reclamações de conforto é o local onde trabalhava o motoneiro — este tendo de trabalhar por horas, conduzindo pessoas, exposto às condições do tempo. Como seu papel requeria muita atenção, deveria ter mais proteção no espaço reservado a ele.

¹⁰⁰ CÂMARA Municipal de Fortaleza. *Relatório da Câmara Municipal de Fortaleza*. Fortaleza, 1925.

Outro problema frequente dos bondes era com relação à higiene no interior do veículo. As leis municipais eram fixadas em cartazes na parte interna do veículo. Nelas estavam contidas as normas para se portar naquele espaço. Era proibido cuspir, fumar e adentrar o veículo descalço. Com relação à higiene, talvez essa fosse a principal reclamação por parte da classe abastada, o que fez com que aumentasse a pressão para que a companhia inglesa adotasse bondes de segunda classe, para tentar separar socialmente os usuários. Quando não existia essa separação, o choque social acontecia constantemente. Mesmo depois da divisão, essa separação não se concretizou como a elite desejava.

A Light conseguiu impor o aumento no preço das passagens. Em troca, inauguraria os carros de segunda, mudaria as cortinas dos de primeira classe e faria alguns prolongamentos nos trilhos. Essas medidas beneficiaram muito mais a elite, que passaria a trafegar em veículos sem o “incômodo” dos pobres, que, segundo eles, não tinham educação nenhuma. E, também, com o prolongamento dos trilhos, os menos favorecidos iriam habitar lugares cada vez mais distantes do centro da cidade, lugar dos serviços e moradia dos ricos.

As medidas que favoreciam, de certa forma, a elite foram atendidas de imediato, já a melhoria no serviço de transporte de forma geral, nem tanto, como registrou o jornal *O Nordeste* do dia 6 de fevereiro de 1926:

Não foi sem grande relutância que conseguiu a “Light” impor ao povo de Fortaleza a nova tabela de preços dos seus carros. Prometeu, quando do início do aumento, melhorar o serviço de transporte, o que, em parte, justificava a medida. Acontece, porém, que nenhum melhoramento foi, até agora, introduzido nos tramways, a não ser os carros verdes, inconvenientíssimos no inverno, não só por sujarem de tinta as roupas dos passageiros como por trafegarem com os bancos sempre molhados. O horário é como si não existisse, tal a desorganização nelle reinante.¹⁰¹

Otacílio de Azevedo dá detalhes de como era a pintura desses veículos, pois foi funcionário da empresa e encarregado da pintura dos veículos. Sua história começa pela mudança de um número.

¹⁰¹ Jornal *O Nordeste*. Em 6/2/1926. P. 4.

Um dia fui chamado pelo gerente que me ordenou que mudasse o número 13 para 31 – antes, porém, fizesse um *croquis* do novo número. Teria que ficar exatamente igual aos outros – letras prateadas, circundadas por um fino traço preto, sombra azul-clara nas verticais e azul da Prússia nas horizontais. Feito isto, deveria haver, por detrás dos algarismos, uma sombra preta que fizesse o número parecer suspenso sobre a superfície.¹⁰²

A descrição acima é de um bonde de primeira classe. O zelo com o veículo contrasta com as reclamações sobre a parte interna. Parecer novo por fora talvez desviasse a atenção das autoridades que inspecionavam esse serviço.

As reclamações não se restringiam aos veículos. Muitas vezes os condutores eram os criticados devido à relação que eles mantinham com os passageiros. As discussões iam desde a falta de troco, até o local das paradas, que, muitas vezes, não eram respeitados por eles. Outra questão a respeito dos motorneiros (condutores) é que, de acordo com o espaço, eles apresentavam um comportamento diferente.

Em 1999, o jornal *O Povo* publicou uma entrevista com o motorneiro José Ferreira Lima, com o título “José do bonde – o último dos motorneiros”. Nela, seu José relata, a partir de sua memória, a diferença entre os bondes de primeira e segunda classes:

Mas aí teve um tempo que fizeram bonde de primeira, só pra sociedade, aí era de luxo, viu? Os bondes velho era branco e os de luxo verde, com outra qualidade de carroceria. Os outros era um pano vei e os de luxo uma lonazinha bem bacana pra parar o sol, não levar chuva. No dia que a gente tava escalado pra esses era pra mudar de farda e entrar bem limpinho. Ninguém andava sujo ou bagunçado não.¹⁰³

Percebe-se aqui a diferença de tratamento e a imposição social do espaço. O bonde é tratado como um lugar de distinção, onde os que

¹⁰² AZEVEDO, Otacílio de. *Fortaleza descalça*: reminiscências. 2ª edição. Fortaleza: UFC / Casa José de Alencar, 1992, p. 111.

¹⁰³ Jornal *O Povo*. Vida & Arte. Em 11/9/1999. P. 4-5.

frequentam o veículo de primeira classe recebem um tratamento diferenciado, já que diferentes grupos sociais utilizavam-se desse transporte público.

Vale citar Lima Barreto, em umas de suas crônicas sobre o Rio de Janeiro, quando narra o comportamento de um motorneiro deslocando-se do subúrbio para uma região mais central da cidade.

Embarco em Cascadura. É de manhã. O bonde se enche de moças de todas as cores. Vou ocupar o banco da frente, junto ao motorneiro. Quem é ele? É o mais popular da linha. É o “titio Arrelia” – um crioulo forte, espadaúdo, feio, mais simpático. Ele vai manobrando com as manivelas e deitando pilhérias, para um lado e para outro. (...) o bonde de Cascadura corre; “titio Arrelia”, manejando o *controle*, vai deitando pilhérias, para a direita e para a esquerda; ela já não se contentava com o tímpano; assovia como os cocheiros dos tempos dos bondes de burro; e eu vejo delinear-se uma nova e irregular cidade, por aqueles capinzais que já foram canaviais; contemplo aquelas velhas casas de fazenda, que se erguem no cimo das meias-laranjas; e penso no passado. No passado! Mas (...) o passado é um veneno. Fujo dele, de pensar nele e o bonde entra com toda força na embocadura do mangue. A usina de gás fica ali, e olho aquelas chaminés, aqueles guindastes, aquele amontoado de carvão de pedra. (...) e o bonde corre, mas “titio Arrelia” não diz mais pilhérias, nem assovia. Limita-se muito civilizadamente a tanger o tímpano regularmente.¹⁰⁴

Apesar de serem lugares diferentes — Rio de Janeiro e Fortaleza —, os motorneiros seu José e o “titio Arrelia”, citados acima, têm algo em comum. Apresentam mudanças de comportamento de acordo com o ambiente, seja físico, passando de uma localidade para outra, ou, simplesmente, trocando de bonde. “No espaço em que sua identidade se dilui e ele é apenas seu ofício, ele mimetiza as formas preconizadas pelos que o desconhecem”.¹⁰⁵

A divisão de classe nos veículos — primeira e segunda — determinava um comportamento por parte do motorneiro. Ser escalado para guiar um bonde de primeira classe mereceria “mudar de farda”. No subúrbio, o motorneiro assumia a figura de todo-poderoso, acelerava o máximo que podia,

¹⁰⁴ LIMA BARRETO, Afonso Henrique Garnier. Em: *A Careta*. Rio de Janeiro, 29 de Julho de 1922 *apud* NEVES, Margarida de Sousa. O povo na rua: um “conto de duas cidades”. Em: PECHMAN, Robert Moses (Org.). Olhares sobre a cidade. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994, p. 148.

¹⁰⁵ NEVES, Margarida de Sousa. *O povo na rua*: um “conto de duas cidades”. Em: PECHMAN, Robert Moses (Org.). Olhares sobre a cidade. . Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994, p. 148.

desrespeitava as paradas obrigatórias, não dava a menor atenção aos passageiros. Enquanto no centro, o suposto lugar de disciplina, “nem assoviava”. No bonde de segunda poderia fazer-se de um tudo, principalmente nos locais distantes do centro. Quanto mais adentrava o subúrbio, mais diferente era o comportamento do motorneiro. Os desrespeitos eram constantes, como registrou o jornal *O Ceará* de 26 de Setembro de 1928:

Esteve, hontem, na 2ª Delegacia, o Sr. Raul de Freitas Walker, o qual apresentou queixa áquella repartição policial contra o condutor que trabalhava no bonde da linha Estação. Referido empregado da light faltou com o devido respeito á senhora daquelle cavalheiro quando a mesma viajava no alludido vehiculo.¹⁰⁶

Queixas desse tipo, registradas na polícia, raramente geravam processos. O mais frequente era o condutor ser chamado à atenção. Algumas delas eram feitas direto à gerência da empresa. As mais recorrentes eram quando os condutores não respeitavam as paradas, fazendo com que o usuário caminhasse longos passos. A falta de troco também era algo que irritava a população.

Todo publico de Fortaleza é conhecedor dos serviços insatisfatórios prestados pela companhia de bondes. Além de não haver conforto em seus vehiculos, ficando assim os passageiros expostos ao sol, a poeira, a chuva, ainda estão os mesmos sujeitos aos abusos e prejuisos. Quem tomar os bondes que fazem 6 horas da manhã na praça, e que não estiver munido de dinheiro trocado em moedas de 100 reis, terá que soffrer o prejuiso e os abusos dos intratáveis cobradores da companhia.¹⁰⁷

O problema se agravava ainda mais devido ao número de carros de primeira ser maior do que os de segunda. Certa vez, um dos bondes, com destino ao Benfica, o condutor recusou-se a levar um cidadão que estava sem sapatos.

¹⁰⁶ Jornal *O Ceará*. Na Polícia e Nas Ruas. Em 26/9/1928. P. 9.

¹⁰⁷ Jornal *Gazeta de Notícias*. Em 7/11/1928. P. 7.

Hoje tive que vir a pé daquelle subúrbio com o meu empregado, por motivo de o condutor d'aquelle vehiculo ter allegado que o meu empregado não estava calçado de sapatos etc, etc. Accrescentou que, nos taes bondes de 1ª, só viajavam pessoas calçadas.¹⁰⁸

Os próprios motorneiros investiam-se de certos valores, asseverando o cumprimento das regras e aproveitando para se diferenciar pelo exercício do poder que era atribuído àquela condição. A companhia de bondes, com o passar dos dias, piorava ainda mais o serviço prestado à população. Na visão dos fortalezenses, ou a Light não cumpria as exigências porque não queria ou faltava fiscalização mais eficiente. Visava apenas ao lucro. O estado do material rodante da companhia de *tramways* estava em péssimas condições, não havendo a menor esperança de que o mesmo fosse substituído, de maneira a satisfazer as necessidades da população. Quando faltava energia, os bondes ficavam paralisados por horas, deixando a cidade num verdadeiro caos.

Hontem, pela manhã, durante cerca de 2 horas, o trafego de bondes foi totalmente interrompido, em consequência da falta de energia, o que é um attestado eloquente da anarchia reinante na "Ceará Light". E o mais interessante, a nota cômica desse desleixo que tanto prejudicou a população, é que o fiscal do governo junto a "Light" foi um dos prejudicados, porquanto viajava num bonde da linha de Fernandes Vieira no momento em que se deu a interrupção do trafego e esteve longo tempo no vehiculo, esperando pacientemente que, de um momento para outro, a energia voltasse.¹⁰⁹

Desse modo, a Light era duplamente culpada, pois também era responsável pela distribuição elétrica. A população da cidade não aguentava mais a empresa inglesa. Seus melhoramentos não conseguiam acompanhar o ritmo de crescimento da cidade. Certa vez, na Praça Gonçalves Ledo (atual Praça do Carmo), vários veículos ficaram encalhados no final da tarde. Os passageiros já haviam pagado as suas passagens e perderam o seu dinheiro para a poderosa companhia inglesa. Tudo por causa de um bonde que tinha

¹⁰⁸ Jornal O Ceará. Queixas do povo. Em 15/9/1926. P. 6.

¹⁰⁹ Jornal O Ceará. Em 5/3/1927. P. 10.

descarrilado e obstruía a passagem dos demais. Casos como esses ocorriam com frequência.

A Light recebia reclamações com relação ao transporte e à iluminação. A companhia não fazia uma manutenção periódica e, em vários pontos da cidade, os postes ficavam às escuras. Era obrigação da companhia inglesa iluminar suas paradas até o final de suas linhas.

No fim da linha “José Bonifácio”, há dois meses mais ou menos, queimou a lâmpada que existia no poste e até agora não se tomou nenhuma providência no sentido de ser colocada outra. Quando chegam os bondes alli, á noite, é horrível; fica escuro a ponto de não poderem os passageiros descer ou subir salvo se quizerem arriscar a pelle em “tombos”.¹¹⁰

À noite, ficava mais difícil a identificação dos postes marcados para as paradas dos bondes, principalmente nos subúrbios. Os postes que tinham faixas de tinta azul eram lugares onde os passageiros subiam ou desciam do veículo. Todos estavam adaptados com esse sistema. Isso foi modificado, passando os bondes a pararem nas esquinas das ruas, mas os postes continuavam pintados, o que ocasionava confusão entre os usuários. Muitos deles ficavam nas paradas esperando o bonde parar, o que não acontecia. Modificações como essa eram colocadas em prática sem que a população tomasse conhecimento do fato.

Outras mudanças que ocorriam sem um aviso prévio eram com relação às mudanças das tabuletas dos bondes e de itinerário, pegando a população de surpresa.

O último bonde da Light que trafega invariavelmente às 24 horas pela rua Major Facundo mudou hontem o seu itininerário sem um aviso prévio, ficando, portanto prejudicados os moradores do Boulevard Visconde do Rio Branco, que aquella hora e naquela rua, aguardavam o vehiculo para se transportarem ás suas residências.¹¹¹

¹¹⁰ Jornal *Gazeta de Notícias*. Em 12/5/1929. P. 4.

¹¹¹ Jornal *Gazeta de Notícias*. Em 26/3/1929. P. 6.

As pessoas desavisadas ficavam por um longo tempo esperando o bonde passar. Ora eram os horários trocados e mudanças no itinerário, ora o tráfego era interrompido devido ao material velho que constituía suas linhas aéreas, por onde o bonde era ligado à corrente elétrica.

Às 10 horas de hontem, na linha do Outeiro, logo após o desvio da Igreja da Sé, caiu o carritel do bonde 63, de 2ª classe. O facto não teve importância, por não se ter, felizmente, verificado desastre pessoal.¹¹²

Era incontestável o estado precário dos fios que conduziam os bondes. A fragilidade que apresentavam, dado o número de anos de uso, desde a instalação da empresa, colocava em perigo a vida das pessoas que, por sob eles, crentes da sua estabilidade, transitavam calmamente, sem pensarem no perigo a que se achavam expostas. Nesse sentido, vale ressaltar aqui um caso ocorrido na Praça do Ferreira, no ano de 1929. Um bonde, quando transitava pela praça com destino à rua Guilherme Rocha, teve sua lança deslocada do fio pelo qual corria, fazendo-o oscilar fortemente.

Nesse momento atravessava a rua o popular Francisco Ferreira de Moraes. Desprendendo-se, então, um pedaço de ferro daquela parte, veio este a atingir-lhe a cabeça, produzindo-lhe dois ferimentos no craneo e algumas contusões pelos hombros.¹¹³

Vendo que nenhuma medida fora tomada de forma efetiva, ao invés de apenas questionar a Light, a população começou a mudar hábitos, como adotar os bondes de segunda classe, mesmo as camadas mais abastadas. Com isto, faziam também uma economia.

¹¹² Jornal *O Nordeste*. Em 20/10/1928. P. 2.

¹¹³ Jornal *O Ceará*. Na Polícia e Nas Ruas. Em 18/3/1929. P. 8.

O nosso povo, apegados aos seus ricos tostões, democratizou os carros de segunda classe, dando-lhes à sua honrosa preferência. Não é raro vêr-se os bondinhos brancos, de cortinas soltas ao vento, cheios de gente da nossa “fina flor”. Capitalistas, negociantes, políticos, officiaes e senhoras de vestidos de sêda pura.¹¹⁴

Assim, os carros de primeira classe passavam a circular com um número de pessoas reduzido, desprezados pela maioria da população. Contrariamente, os carros de segunda classe eram sempre lotados, fazendo com que a classes mais abastadas encontrasse outra maneira de circular na cidade, como aparece na charge¹¹⁵ a seguir:



Figura 3 - Zé Farol

¹¹⁴ Jornal *Gazeta de Notícias*. Em 9/5/1929. P. 3.

¹¹⁵ A charge encontra-se no CD-ROM *Traços do transporte: catálogo das ilustrações do transporte coletivo de passageiros do Ceará*. Fortaleza: Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão, 2008. Disponível na Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (Cepimar).

No final da década de 1920, os bondes sofreram a concorrência dos auto-ônibus, que eram mais cômodos, mais rápidos e cobravam passagem com o mesmo preço dos bondes de primeira classe. Com isso, a condenação dos bondes de primeira classe foi quase imediata. Cogitou-se a possibilidade dos veículos destinados à primeira classe passassem a serem de segunda. Mesmo assim, as reclamações com relação aos serviços prestados continuariam.

2.2 A empresa, o bonde e as paralisações

Depois da implantação de qualquer elemento que venha a modificar o comportamento das pessoas, e, de maneira repentina, terem seus serviços paralisados ou interrompidos é de causar revolta. O novo causa espanto, desperta curiosidade e, de várias maneiras, causa certa dependência. Muitos são os exemplos de equipamentos que hoje preenchem nosso cotidiano e, quando da sua implantação, causaram espanto e admiração. Quando o primeiro trem circulou na capital cearense, no final do século XIX, quase a totalidade da população concentrou-se na rua do trilho (atual Tristão Gonçalves) para presenciar com espanto a locomotiva. Era o “monstro de ferro”, como descreveu Raimundo de Menezes em uma de suas crônicas. Esse era o primeiro aparecimento do “monstro”. Quando a linha foi implementada, de Fortaleza até a estação de Arronches (hoje Parangaba), a população, mais uma vez, reuniu-se com espanto.

Esse notável acontecimento trouxe, outra vez, para as ruas, uma multidão inquieta e nervosa que, equilibrando-se nas pontas dos pés, procurava ver melhor a passagem ruidosa do trem inaugural, cheio de convidados... O silvar da locomotiva Fortaleza, toda embandeirada, despertava tal entusiasmo no seio do povo que palmas e vivas estrugiam nos ares.¹¹⁶

¹¹⁶ MENEZES, Raimundo de. *Coisas que o tempo levou*: crônicas históricas da Fortaleza antiga. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000, p. 58.

Nervosa, equilibrando-se na ponta dos pés, diante do novo, saudando o espetáculo diante dos olhos. Era desta maneira que a população recebia aspectos de uma modernização cada vez mais crescente na nossa capital.

Outro elemento que foi introduzido ainda no final do século XIX e causou efervescência na pacata capital cearense foi o telefone. Sua primeira transmissão aconteceu numa manhã de domingo¹¹⁷ e foi o evento mais esperado durante toda a semana. Com um aparelho instalado no centro da cidade e o outro na praia, no Largo da Alfândega, pôde-se travar o primeiro diálogo telefônico da nossa capital. As pessoas se aglomeravam perto do aparelho, espantadas com a voz que vinha pelo fio. Fios esses que se tornaram uma constante a partir desse momento e aumentariam com o advento da energia elétrica e do transporte movido por ela. As ruas e calçadas ganhariam inúmeros postes para um emaranhado de fios.

Outro exemplo dessa modernidade que marcaria para sempre a vida dos cidadãos foi o aparecimento do primeiro automóvel. Primeiro veículo de motor a circular pelas ruas da cidade, anterior ao bonde movido à eletricidade, trouxe consigo a empolgação e a desconfiança, pois seus donos não tinham o total conhecimento técnico da nova máquina. Comprado de segunda mão, com marca americana, da fábrica Rambler, chegou à capital cearense pelo porto. No seu trajeto inaugural, em 1909, um espanto, a máquina moderna teve a ajuda de um jumento, para o espanto de todos que acompanhavam o percurso.

Formou-se, ao redor do veículo e daquele jumento histórico, uma verdadeira procissão de curiosos, que os acompanhou religiosamente rua afora, observando-lhe os menores movimentos, notando-lhe o funcionar das rodas e, fato curioso, que desde logo chamou a atenção espreitada dos garotos, admirando o ruidar barulhento da sua buzina que era nada menos que um apito estridente.¹¹⁸

O trem, o telefone e o automóvel são exemplos de como o novo atrai as multidões e concentra expectativas ao seu redor, causando alterações

¹¹⁷ A capital cearense falou pela primeira vez ao telefone no dia 11 de fevereiro de 1883.

¹¹⁸ MENEZES, Raimundo de. *Coisas que o tempo levou*: crônicas históricas da Fortaleza antiga. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000, p. 130.

sociais, tecnológicas e econômicas, que, por sua vez, levam a mudanças no comportamento da população local, que passam a perceber o ambiente urbano de outra maneira.

Em trabalho singular a historiadora Lilia Schwarcz, em parceria com Angela Marques, foram lançados olhares sobre essa modernidade que estava em pauta no final do século XIX e estendendo-se pelos primeiros anos do século XX, inaugurando o chamado “tempo das certezas”, que se constatou muito incerto para previsões. Nesse trabalho, foram observadas mudanças no Brasil no momento em que também o país altera seu sistema de governo, passando de Monarquia à República e, junto a esse novo sistema de governo, a visão de um progresso contínuo.

Com a proximidade do final do XIX amplificam-se as expectativas com relação ao século seguinte. Se muitas eram as utopias, talvez uma das mais evidentes tenha se concentrado nas potencialidades da nova ciência, com suas invenções e projetos.¹¹⁹

Nas potencialidades da nova ciência, as invenções estavam em primeiro plano, alterando tempo e espaço, diminuindo distâncias, atravessando mares e oceanos e dominando o ar. Nesse novo cenário cheios de máquinas, interessa-nos aqui, em particular, o bonde e a maneira como ele alterou a vida dos moradores de Fortaleza.

Durante o tempo em que circulou o bonde elétrico, ele próprio incluindo-se nessa seara de novidades, vários outros aparelhos invadiram a vida dos habitantes da nossa capital, sobretudo aqueles que invadiram o próprio lar. Esses aparelhos modernos não foram e não são, até hoje, disseminados de maneira igual na sociedade. Quanto maior o poder aquisitivo, maior seria a inserção desses objetos dentro de casa. Habitar a cidade exigia uma nova dinâmica, e essa dinâmica agora invadia as casas. O lar agora precisaria de um manual de instrução — e, saindo do ambiente privado do lar e entrando no ambiente público, o bonde era mais um desses elementos, talvez

¹¹⁹ COSTA, Angela Marques da. SCHWARCZ, Lilia Moritz. *1890 – 1914: no tempo das certezas*. Coordenação Laura de Mello e Souza, Lilia Moritz Schwarcz. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 128.

o mais acessível à população pobre, onde telefone e carro eram objetos de luxo.

A inserção dos bondes na capital cearense modificou a forma dos cidadãos percorrerem a urbe, até mesmo de habitá-la. No início, seu serviço era classificado como essencial para uma cidade que pretendia ingressar na era moderna. Sua existência foi quase exclusiva até o final dos anos 1920, quando o ônibus foi introduzido na nossa capital. Os automóveis existentes ainda eram restritos a uma parcela mínima da população. A imensa maioria tinha o bonde como principal meio de locomoção, fazendo desse transporte uma necessidade diária, função à qual se destina todo transporte público. Havia também aqueles que, por não poderem pagar pelo transporte ou por uma questão habitual, transitavam a pé ou em lombo de animais, uma prática recorrente nesse período. Romper essas práticas rurais, ou diminuí-las a uma escala mínima, daria certo semblante de modernidade para a capital cearense, tão aguardado pelos seus administradores.

Essa era a promessa da empresa inglesa, que, além do serviço prestado no transporte, também estava encarregada da implantação do sistema de luz e força, outro serviço primordial para o desenvolvimento de qualquer cidade, independentemente da sua capacidade demográfica. Desde sua implantação, a Light passou por problemas de ordem técnica e estrutural, sobretudo com relação à maneira de tratar seus funcionários. Devido a isso várias greves e paralisações ocorreram. Nesta pesquisa, interessa-me mais as implicações sofridas pela população no seu deslocar pela cidade com a paralisação do bonde elétrico do que a formação ideológica dos trabalhadores da empresa inglesa, mas sem perder de vista também os motivos pelo qual a ruptura do serviço fez-se necessária.

Fortaleza tinha pouco mais de 20 km de trilhos assentados, somadas todas as linhas, chegando à mais extensa a distância de 6 km. A paralisação do bonde, por qualquer motivo, durante horas ou dias, não causaria um transtorno ao ponto de paralisar a cidade nas suas atividades comerciais ou de lazer. O que poderia acontecer era a paralisação do fornecimento de energia elétrica, ocasionando paralisações de algumas empresas e, conseqüentemente, perdas na produção de mercadorias.

Analisando as greves do sistema de transporte atual, percebemos que os cidadãos desenvolvem meios para transitar pela cidade, chegando sempre ao seu destino, mesmo partindo dos pontos mais extremos. Então, numa cidade como a Fortaleza da primeira metade do século XX, com dimensões menores e números mais modestos em todos os sentidos, esse transtorno também poderia ser contornado com facilidade. O que está em questão não é apenas a paralisação do bonde, ou, simplesmente, a interrupção de algo que, até então, era considerado moderno para a maioria de seus usuários. O problema maior talvez esteja na construção de hábitos pela população com a introdução do bonde elétrico.

Como no caso do telefone, a população criaria novas maneiras de se comunicar. Hoje em dia, essa área é tão desenvolvida que, praticamente, levamos dentro do bolso o mundo inteiro. No caso do automóvel, houve uma nova maneira de se deslocar, agora de uma maneira individual, coisa que não acontecia antes da sua introdução — tornando, assim, seu proprietário uma pessoa de posse. Era uma nova maneira de recriar a circulação de pessoas dentro da cidade. Era natural se pensar que o sistema de transporte evoluísse a cada dia, principalmente o transporte público. E não era isso que estava acontecendo com os bondes da Light, pelo menos não como a população desejava.

Era extremamente normal que as pessoas circulassem pela cidade a pé, devido a sua pouca extensão, e a aglomeração dos serviços apenas no centro da capital, em certa medida, facilitava isso. Mas, com a inserção do bonde elétrico, elemento de uma nova era na cidade, as pessoas habituaram-se a esse elemento moderno e passaram a ver a cidade sob outra perspectiva: em movimento. Criou-se o hábito de ficar à janela esperando o bonde passar, para ver e ser visto pelas pessoas. Sentar na calçada ganhou outra conotação. Era uma maneira de conhecer pessoas sem precisar sair de casa. Dessa forma, ter esse serviço interrompido quebrava essa rotina, sobretudo as que moravam nos subúrbios, onde a modernidade se apresentou primeiro pelo bonde.

Os habitantes mais afastados do centro não contavam com um serviço de iluminação residencial e de abastecimento de água eficientes. A empresa inglesa surgiu com a proposta de melhoria de vida dos fortalezenses através da

implantação eficiente do sistema de transporte e iluminação pública e residencial. Enquanto a iluminação residencial não chegava aos lares da maioria da população, o bonde era a presença da empresa britânica nos bairros mais afastados. Se a proposta da Light era melhorar a vida dos cidadãos, então como uma série de greves e paralisações contra a empresa ocorreu?

Nos primeiros anos do século XX, a cidade de Fortaleza passava por momentos conturbados. Manifestações atingiam as mais diversas camadas sociais. Entre elas: “greves de trabalhadores na Ceará Tramway, Light and Power (1917 e 1919), greve dos “homens do mar”, levadas de sertanejos retirantes que “enchiam as ruas” da capital devido às secas (1915 e 1919)”.¹²⁰ Todas estas agitações quebravam a monotonia da cidade. Mais três greves dos operários da empresa inglesa, em 1925, em 1929 e em 1932, contribuíram para essa agitação. Cada paralisação tinha uma dinâmica diferente, atendendo reivindicações diversas. As greves duravam poucos dias, mas, mesmo assim, causavam transtornos em demasia, pois se tratava de um serviço indispensável no ir e vir dos trabalhadores da capital e das demais pessoas que circulavam por Fortaleza.

No embate da Light com seus empregados, a greve alterava o cotidiano da cidade. Nesse período, as primeiras décadas do século XX, o trabalho se encontrava basicamente na região central da capital. Para aquelas pessoas que moravam um pouco afastadas do emprego, a greve se tornava um entrave para o bom deslocamento. Nesses momentos, a solução encontrada para a maioria da população era percorrer seu trajeto diário a pé. Alguns valiam-se de animais, bicicletas ou carroças, dado o número reduzido de possibilidades. O lazer também era afetado pela paralisação.

Salários baixos, condições inadequadas de trabalho e jornadas diárias massacrantes foram os motivos pelas paralisações. Contra isso, a empresa inglesa estabeleceu uma proposta para a primeira paralisação, em 1917.

¹²⁰ PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento: a trajetória de luta dos trabalhadores da Ceará Light (Fortaleza, 1917 – 1932)*. Dissertação (Mestrado) em História Social. Universidade Federal do Ceará. Departamento de História, Fortaleza, 2008, p. 19.

Os empregados (condutores e motoneiros) serão pagos de todo serviço extraordinário que fizerem. Cada hora de serviço extraordinário, depois do horário geral, até 6 horas da manhã, será paga na proporção do dobro do serviço ordinário; fora desses limites, será na proporção do serviço ordinário.¹²¹

Entende-se por serviço extraordinário o que o empregado fizer fora das horas habituais, quer nos dias úteis, quer nos domingos, feriados e dias santos. Dentre as outras propostas, estavam algumas penalidades para os grevistas, entre elas a responsabilidade pelos danos ocasionados em virtude de imperícia, negligências ou omissão na condução dos veículos elétricos.

Não só as multas estavam na pauta das reclamações dos grevistas, mas a readmissão de algum companheiro demitido de maneira injusta. Outra causa de divergência entre as partes dizia respeito à classificação dos empregados. O segundo artigo da proposta estabelecido pela empresa inglesa dizia que:

O quadro dos motoneiros e condutores ficará organizado da seguinte maneira: 8 de primeira classe; 12 de segunda e 16 de terceira. Não haverá substituição forçada no serviço. As promoções se farão sempre pela ordem das classes.¹²²

A classificação não se restringia aos funcionários, mas também aos veículos. Entre os funcionários:

Na base da escala encontravam-se os condutores de 3ª classe, que podiam ascender a de 2ª, depois de 1ª e daí, mediante a habilitação necessária, poderiam tornar-se motoneiros de 3ª, 2ª e 1ª. Galgando tal ascensão e demonstrando disciplina no trabalho poderiam tornar-se Fiscais, novamente de 3ª, 2ª e 1ª, daí, talvez, para o trabalho de escritório¹²³.

¹²¹ Jornal *Folha do Povo*. Em 9/3/1917. P. 1.

¹²² Idem.

¹²³ PARENTE, Eduardo Oliveira. *Op. Cit.*, p. 46.

Essa hierarquia na estrutura do grupo inglês acabou por estabelecer relações distintas entre os funcionários. As linhas eram preenchidas pelos empregados, dependendo do nível na escala de condutores. Os condutores de primeira eram alocados nas linhas mais “chiques”, restando às outras linhas para os funcionários de escalas inferiores. Isso acabava criando a figura de um motorneiro imponente, que circulava nos melhores veículos e conduzia sempre uma clientela distinta.

Outra paralisação ocorreu no ano de 1919, tendo como fatores motivadores o aumento de salários para tentar equiparar-se com o aumento no custo de vida e o cumprimento dos acordos estabelecidos na greve anterior (1917), que ainda estava sem solução por parte da empresa inglesa, que não tinha uma fiscalização mais enérgica, ficando, assim, os trabalhadores a mercê de seus patrões.

Para solucionar todos esses problemas, que eram recorrentes, ao longo dos anos, a medida mais adequada pensada pela empresa era aumentar o preço das passagens dos bondes.

Ao exmo. Sr. Presidente Ildefonso Albano o Sr. Gerente da The Ceará Tramway Light and Power, acaba de enviar um ofício solicitando o apoio do poder público para um aumento de cem por cento que aquella companhia ingleza pretende fazer no preço das passagens de bonde.¹²⁴

O ofício encaminhado ao Presidente do Estado, Ildefonso Albano, começa com o argumento do representante da Light, que já havia pedido esse aumento outras vezes, sem obter êxito. Agora que as despesas da empresa haviam aumentado, devido à variação cambial, o assunto do aumento voltou à tona. Segundo o gerente da empresa inglesa, as taxas cobradas eram insuficientes para pagar os juros do capital empregado ou para aumentar os salários dos operários. O aumento proposto era de cem por cento, o que elevaria o preço da passagem para duzentos réis e comprometeria a utilização desse serviço para a maioria da população. Para que os usuários dos bondes

¹²⁴ Jornal *Diário do Ceará*. Em 15/1/1924. P. 4.

não fossem prejudicados, a empresa propunha reboques de segunda classe, que permaneceriam com as taxas antigas.

Para finalizar, o ofício trazia algo talvez irrecusável para a administração do estado.

Não desejando de modo algum aproveitar-se indebitamente do aumento pretendido, propõe uma convenção em virtude da qual sejam igualmente divididas, entre a mesma e municipalidade, os lucros líquidos que restarem depois de pagas todas as despesas de custeio, no país e na Inglaterra....¹²⁵

Para justificar o aumento no preço das tarifas, a Light propunha um aumento nos salários dos seus funcionários, melhorias no seu material rodante, melhores condições de trabalho, criação de novas linhas e um sistema mais eficiente, estendendo-se a outros serviços prestados por ela. Propõe uma espécie de “acordo” com a municipalidade: a divisão do excedente de forma igualitária entre as partes. Partindo desta lógica, o aumento também agradaria ao governo, pois, com o aumento dos salários e melhores condições materiais, a empresa tinha tudo para prestar um serviço de melhor qualidade e, na teoria, talvez pensasse assim os dirigentes ingleses, as greves acabariam, ficando a cidade livre desse incômodo.

A decisão de aumentar o preço das passagens do bonde seria debatida por vários representantes da sociedade, que formariam uma comissão para analisar o caso. Em reunião convocada pelo Presidente do Estado, estavam presentes representantes do Centro Artístico Cearense, Colônia de Pescadores, Circulo de Operários Católicos, Associação de Merceeiros, Associação Comercial, entre outros. O parecer saiu da reunião dessa comissão, aprovando o aumento em troca de medidas prometidas pela empresa inglesa, que, de vez em quando, especulava melhoramentos repentinos nos carros da companhia, como publicado pelo jornal *Diário do Ceará*:

¹²⁵ Jornal *Diário do Ceará*. Em 15/1/1924. P. 4.

Sabemos que a Light vae, ainda esta semana fazer reparos no material rodante dos Tramways, applicando assim, com promptidão, o material que há pouco recebeu da Inglaterra, onde o fora pedir, em sua viagem ali, o Sr. E. M. Scott, gerente da Companhia aqui.¹²⁶

Melhoramentos como esses eram raros. Todo o material era comprado no exterior, tendo a Inglaterra como principal fornecedor. Porém, no parecer da comissão que ficou encarregada para julgar o aumento das passagens estava outra condição, esta voltada mais diretamente ao público menos abastado, que seria o principal prejudicado com a nova tarifa. Essa população de baixa renda necessitava do bonde para se deslocar, sobretudo para seu local de trabalho. Para citar apenas um exemplo, uma pessoa que morasse na região do Alagadiço, que se distanciava do centro da cidade em seis quilômetros aproximadamente, pagava trezentos réis. Com a nova tarifa, quem se deslocasse do ponto mais extremo desse bairro pagaria um valor de seiscentos réis, somente no percurso para ir ao centro da cidade, e o mesmo valor para o retorno a sua casa, o que impossibilitava o uso por grupos menos abastados.

Mas, para isso, a empresa inglesa prometia bondes de segunda linha, com o preço da tarifa antiga, aplicando o novo valor apenas nos veículos novos, que seriam de primeira linha. A implementação do novo sistema foi realizada no ano de 1925, tendo a cidade agora bondes diferenciados. Com a aplicação dessa medida, houve uma separação por classe social dentro dos *tramways*, algo sempre cobrado pela classe mais abastada. Pela implantação dos bondes de segunda em decorrência do aumento, a população protestou quebrando carros e paralisando o tráfego urbano. Um grande número de estudantes também aderiu ao protesto. Boa parte desses estudantes, logo no início da manhã, com a circulação dos bondes de 200 réis, protestou, invadindo os veículos, promovendo vaias e utilizando o transporte sem pagar. Alguns estudantes pertenciam ao colégio Liceu, famoso pelo engajamento de seus alunos.

As reclamações estavam pautadas também nos horários aos quais circulavam a segunda classe. Como esses bondes seriam utilizados pela maioria da população, sobretudo por estudantes e empregados, necessitava-se

¹²⁶ Jornal *Diário do Ceará*. Em 8/1/1924. P. 1.

que eles partissem nos horários adequados, ou seja, por volta das sete da manhã e das seis da noite, horário de entrada e saída do serviço, respectivamente. Outro assunto era a deficiência dos carros de segunda, que, em vez de saírem simultaneamente com os veículos de primeira, se distanciavam um do outro, algumas vezes, de mais de vinte minutos, causando transtornos à população. É fato que, na hora em que os trabalhadores do comércio, operários e jornaleiros vão ao trabalho, ou dele saíam, faltavam completamente os carros de segunda classe, deixando-os sujeitos aos de primeira classe ou a voltar caminhando para casa, pois a espera era interminável.

A pressão da população era enorme, chegando a depredar alguns veículos da empresa inglesa, devido a sua morosidade ao lidar com a situação estabelecida. Um clima de revolta contra a Light estava sendo aderido pelos diversos segmentos da sociedade, dentre elas a Phenix Caixeiral, com seus membros sendo prejudicados diretamente pela má circulação dos bondes.

Hotem, já pelas 19 horas, era bem grande o número de phanistas que se achavam no recinto da “Phenix”. Pretendia esse vultoso grupo de praças caixeiros fazer ali, uma assembléa extraordinária, além de se votar uma moção de desconfiança ao distinto sócio Vicente Roque presidente daquela pujante sociedade.

O motivo que os levava a esse acto seria o de Sr. Vicente Roque não haver conquistado à classe, em geral, quando se entendera, dias atrás com o Sr. Presidente do Estado, ainda na questão da “Light”.¹²⁷

Estava lançado o embate entre a população (e alguns segmentos da sociedade) e a empresa inglesa. Ninguém agüentava mais o descaso da Light e a maneira como ela agia. Deficiência de bondes, aumento da passagem por um motivo que não era muito aceito pela população, pois as melhorias prometidas não estavam sendo colocadas em prática. Tudo estava como era antes ou pior, pois, em determinados momentos, a população era quase que forçada a utilizar os bondes de primeira, com a circulação irregular dos de segunda. Diversas ações foram orquestradas pela população, dentre elas, assalto e depredações, que eram combatidas de forma ríspida pela polícia.

¹²⁷ Jornal O Nordeste. Em 4/11/1925. P. 4.

“Essa força, ante o aumento da raiva popular, recebeu, abruptamente, de surpresa, a ordem arbitrária de um oficial, tenente João Medeiros Bastos, para carregar sobre o povo, espaldeirando-o”.¹²⁸ Com termos como “indescritível” e “desespero” a notícia referia-se ao tratamento que a polícia tinha com a população.

Diante do impasse estabelecido, a solução foi formar uma comissão para pressionar o governo a intervir na situação. Na visão de todos, não era justo a empresa inglesa cobrar a nova tarifa para pequenos percursos, como era o caso de algumas linhas. Lembravam também que estava no contrato da empresa que ela deveria colocar reboques nos carros de primeira classe, servindo assim como bondes de segunda. Mas a empresa estava colocando bondes velhos para fazer essa função e com horários de forma irregular. A Phenix Caixeiral, poderosa agremiação de Fortaleza, aderiu às manifestações da população.

Para isso, em sessão de directoria, hontem realizada, à qual compareceu quase todo o corpo director daquela sociedade, foi deliberado que a Phenix apoiaria, de maneira pacífica, a greve popular contra os bondes de \$200. Essa deliberação dos caixeiros cearenses muito agradou aos grevistas.

Uma comissão da directoria da Phenix procurou, às 22hs o presidente do Estado, afim de levar-lhe as reclamações dos caixeiros. S. exc. Recebeu-os, gentilmente, declarando-lhes que o governo estava agindo no sentido de obter novo horário e mais bondes de segunda, de modo a satisfazer os interesses geraes da população.¹²⁹

Boatos circulavam com a informação de que a sociedade “Deus e Mar”, composta de marítimos e estivadores, iria também aderir à manifestação da população. Circulava também a informação que os próprios operários da companhia inglesa entrariam em paralisação. Não contente com os resultados morosos, a população saía às ruas da cidade, chegando até a forçar o comércio a fechar as portas, sempre com o olhar atento das forças policiais.

¹²⁸ Jornal O Nordeste. Em 29/9/1925. P. 4.

¹²⁹ Jornal O Nordeste. Em 30/9/1925. P. 4.

Diversos tumultos ocorriam na Praça do Ferreira, local onde os bondes se concentravam.

Na Praça, quando os policias procuravam impedir uma depredações nos tramways, disparou casualmente o fuzil de um dos soldados. O povo tomou-se de pânico, julgando que o disparo tinha sido feito sobre a massa popular.¹³⁰

Para evitar perturbações da ordem, o policiamento da praça era reforçado, contando até com um pelotão de cavalaria. Passado o tumulto, os bondes retornaram a circulação regular, mas a situação ainda não estava calma. Soldados acompanhavam as saídas dos *tramways* e percorriam toda a linha no seu interior, tentando evitar manifestações ou algo pior.

Hoje, pela manhã, descobriram, na curva que faz a linha da “Praia de Iracema” na Avenida Epitacio, um enorme petardo, pesando quase um kilogramma. Continha o mesmo seis cartuchos de dynamite e dispunha, para a explosão, de três espoletas. Devido a não ter sido convenientemente collocado no rall as rodas do bonde apenas machucaram uma das espoletas que transmittiu fogo ao estupim. Os empregados da Empresa, que ali se achavam trabalhando descobriram o petardo. A bomba foi encontrada cerca de 6 ½ horas, mas só a retiraram dali com a presença da policia.¹³¹

Antes do acontecido, alguns boletins informativos circularam na cidade alertando a população para atentados dessa natureza nos bondes de primeira classe, fazendo com que os veículos de primeira trafegassem com poucas pessoas, agora não mais apenas pelo preço da passagem. Já não tinha sido a primeira colocação de explosivos em trilhos. Antes já se tinha verificado uma explosão na linha Alagadiço. Isto fez com que as forças policiais procurassem o autor da confecção dos panfletos.

Depois de todos esses eventos, os motorneiros e condutores declararam greve, o que causou espanto, como noticia o jornal *O Nordeste* de

¹³⁰ *Jornal do Comércio*. Em 1/10/1925. P. 4.

¹³¹ *Jornal O Nordeste*. Em 6/10/1925. P. 4.

16 de novembro de 1925: “A cidade amanheceu ontem com a desagradável surpresa de se acharem em greve os motoneiros e conductores da “Light”, faltando, portanto, o trafego de bondes”.¹³² A causa da paralisação foi a demissão, pelo gerente da Light, de um condutor, chamado José Vicente, e do fiscal José Cláudio, por supostas irregularidades no serviço. José Vicente era empregado desde a Companhia Ferro Carril, contando, assim, mais de trinta anos na tração de bondes. Além desse fato, os trabalhadores aproveitaram para exigir 30% de aumento, prometidos na ocasião da elevação do preço das passagens.

A negociação para colocar fim na paralisação contava com a presença direta do gerente da empresa inglesa. Segundo alguns motoneiros, a proposta inicial da empresa, na época da especulação do aumento da tarifa, era de 50%, e não de 30%, como a empresa relata. Passado o primeiro dia da greve, alguns empregados resolveram voltar ao trabalho e a empresa estava irredutível em não ceder às exigências dos trabalhadores. Tal impasse durou quase dois anos, quando foi mais uma vez deflagrada uma greve na Light.

Em agosto de 1929, os operários da Light entraram em greve mais uma vez, tendo como pauta principal a questão salarial. Os salários dos trabalhadores já não eram ajustados há muito tempo e sempre a empresa inglesa descumpria os acordos estabelecidos com seus funcionários.

A injunção imposta aos motoneiros e conductores de um labor continuo de mais de 8 horas é um attentado a lei da divisão do trabalho e toma ares de pilheria que se pague a um homem exposto ao sol e á chuva, quando um carreteiro sem que dispensa as energias e sem responsabilidades daquelles trabalhistas, ganha, quotidianamente o triplo da diária por elles percebida.¹³³

A maneira como os trabalhadores prestavam serviço à Light era analisada pelo jornal como desumana e, ainda assim, com ganhos ínfimos, incompatíveis com a responsabilidade da função, que era conduzir com maestria a população da cidade. Um memorial foi confeccionado com as

¹³² Jornal *O Nordeste*. Em 16/11/1925. P. 4.

¹³³ Jornal *Gazeta de Notícias*. Em 15/8/1929. P. 3.

razões pelas quais os trabalhadores estavam pautados em suas justificativas de aumento salarial. Mas nada disso adiantou. “A companhia allega não ser possível atender a proposta de melhoria para os empregados”.¹³⁴

No memorial, estava proposta uma média de 20% de aumento para os fiscais e de 60% para os motorneiros e condutores. Estes aumentos destinavam-se também aos empregados das oficinas, usinas e outros departamentos da empresa, baseados no salário que recebiam esses funcionários. Tais números vieram baseados na perda que os empregados tiveram com a inflação e, conseqüentemente, na elevação do custo de vida. Mas o memorial não restringia-se à questão salarial. Pediam a contratação de mais funcionários, para, no caso dos plantões, terem um número adequado de pessoal na prestação de serviço à população. A greve arrastou-se por quase um mês, sendo a mais duradoura.

Outra paralisação ocorreria no ano de 1932. Nos seus primeiros meses, a cidade conviveu com mais uma suspeita de paralisação dos funcionários da empresa inglesa. O posicionamento da Light não agradava a população de uma forma geral, que não conseguiam usufruir de forma plena os serviços da empresa. Qualquer pessoa que se manifestasse contra a empresa inglesa ganhava destaque. Exemplos eram publicados nos periódicos, como essa notícia veiculada no jornal *O Povo*:

Apreciando o contrato do Estado de Santa Catarina com a companhia de bondes que funciona em Florianópolis, o Sr. Vasco Avila, na reunião do conselho daquele estado, deu o seguinte parecer, cujo teor nos chegou por telegrama: “É um direito e um dever, em face da doutrina e da jurisprudência, coagir e concessionária dos bondes a atualizar os seus serviços, sob pena de cancelamento da concessão, que sendo de natureza administrativa, é um vínculo jurídico unilateral, pois as concessionárias não atendam a sua boa execução”

Esse parecer, visando a solução de uma das mais importantes questões urbanas da capital catarinense, recebeu unânimes aplausos da população de Florianópolis.¹³⁵

¹³⁴ Jornal *O Povo*. Em 19/8/1929. P. 1.

¹³⁵ Jornal *O Povo*. Em 27/1/1932.

As reclamações quanto ao sistema de transporte urbano não era exclusividade da nossa capital. Nesse caso, a cidade em questão, Florianópolis, ainda não tinha o sistema tão desenvolvido quanto o nosso. Mas o problema está na reclamação e no fato de o governo não cobrar da concessionária, que pode ser substituída com uma medida judicial, maior empenho nas atividades exercidas. No caso da nossa capital, o governo fez parte das negociações no momento em que os empregados entravam em greve.

Interessou-nos aqui mais a situação da falta de bondes para a capital do que as condições dos trabalhadores da empresa inglesa, que, inegavelmente, não eram as melhores e prestavam um serviço de grande importância numa cidade em crescimento populacional desordenado. Nas primeiras paralisações, o bonde era o único meio de transporte coletivo que circulava na cidade. A relação dos empregados com a empresa mudava a cada paralisação, fosse por questões ideológicas incorporadas pelos trabalhadores ou mesmo pela falta que o serviço fazia a cidade, como no caso da greve de 1925, onde houve uma participação maior da população. Nas duas últimas greves, os bondes já não eram mais o único meio de transporte coletivo. Tinham agora de conviver com a concorrência de um novo meio de transporte: o ônibus.

2.3 A concorrência vem de ônibus: a Light e os auto-omnibus

Padecemos ainda de uma dificuldade de transporte extraordinária, que aumenta diariamente com o múltiplo desenvolvimento que se observa em todos os pontos de vista da actividade operosa do cidadão. Para se fazer um percurso de um ponto a outro da nossa "urbs" consome-se um tempo enorme, que apesar de mais esforços que a Light emprega, ora aumentando os seus tramaways, ora com novas linhas construídas, não se pode ainda ver decrescer essa dificuldade de tão ruins resultados.

Um meio, entretanto, que promptamente mais resolve a questão é sem dúvida a adopção dos auto-omnibus, conforme se verifica nos centros civilizados, trazendo uma contribuição de real eficiência ao progresso local.¹³⁶

¹³⁶ Jornal *Diário do Ceará*. Em 9/8/1927. P. 2.

Passadas as primeiras décadas da introdução de um transporte coletivo em Fortaleza, no final dos anos 1920 a cidade ganharia mais um meio de locomoção pela urbe: o ônibus. A população recebeu o novo meio de transporte com entusiasmo e esperança, pois não aguentava mais os problemas que os bondes apresentavam e, principalmente, a falta de alternativa de outro meio de transporte coletivo. “Em 1927, surgiram nos jornais as primeiras notícias sobre os auto-ônibus da Empresa Ribeiro & Pedreira que, em pouco tempo, conquistaram os passageiros de Fortaleza percorrendo caminhos próximos do centro”.¹³⁷ No ano anterior, circularam auto-ônibus com destino ao Matadouro Modelo, deixando de circular no ano seguinte. Somente com a empresa Ribeiro & Pedreira que se dará a consolidação desse novo transporte. Com lotação de 22 passageiros, de uma maneira confortável, prometendo horários regulares, o que estava difícil de ser cumprido pela Light, e oferecendo serviços de aluguel para batizado, casamentos ou coisas do tipo, os ônibus conquistavam a preferência da população, como esse anúncio publicado no guia da cidade de Fortaleza, em 1927.

¹³⁷ FEDERAÇÃO, Op. Cit., p. 157.

V. Excia. quer um automovel elegante e do maximo conforto, para um passeio, em Fortaleza?...

TELEPHONE PARA 402
E
PEÇA UM CARRO DA

Garage Pedreira

Que será attendido, promptamente, tendo ás suas ordens uma excellente conducção, dirigida por habil e attencioso profissional.

Proprietario:—**Oscar Pedreira**
Rua General Sampaio n.º 217

AOS SENHORES EXCURSIONISTAS

Para passeios, excursões e pic-nics, em Fortaleza e seus arredores, preferi, sempre, o

AUTO-OMNIBUS "DODGE-BROTHERS" N. 46

Com lotação para 22 passageiros, confortavelmente installados.

Encomendas pelos telephones ns. 89 ou 402, ou com

Ribeiro & Pedreira
PROPRIETARIOS
Rua Major Facundo, 132
FORTALEZA—CEARÁ

—158—

Figura 4 – Propaganda da Garage Pedreira

Com iniciativas como essa, a empresa caía cada vez mais no gosto da população de Fortaleza, que necessitava de um transporte mais ágil para sua população crescente.

São dignas dos mais entusiasticos applausos as duas empresas de auto-omnibus desta capital, respectivamente a do Matadouro Modelo e a do Sr. Pedreira, que concorrem dessa forma para o melhor progresso de nossa capital. Fortaleza, que, pouco a pouco, vae crescendo em movimento, estava mesmo precisada dum serviço de

auto-omnibus, patrioticamente notado pelos dignos proprietários dos actuaes, que facilitam enormemente o transporte na nossa urbs.¹³⁸

Com promessas de um melhor atendimento e com as falhas apresentadas pela empresa inglesa, os ônibus ganhavam, na forma da lei, espaço e incentivo do governo para investir mais capital no novo empreendimento. A lei nº 2.565, de 5 de novembro de 1927, concedia isenção de todos os impostos estaduais, com exceção das taxas de água e esgoto, a empresa Ribeiro & Pedreira, ou a qualquer empresa que viesse a ser montada na capital. Pagando menos imposto, era possível aumentar os investimentos. E foi isto que a empresa fez.

O Sr. Oscar Pedreira, sócio da firma Ribeiro & Pedreira, proprietários da Empresa de Auto-omnibus, teve a gentileza de mostrar-nos um telegramma, recebido hontem, communicando o embarque, para esta capital, de mais dois carros grandes e luxuosos, destinados ao serviço de transporte de passageiros. Adiantou-nos aquelle cavalheiro que os referidos carros são do mesmo typo dos já existentes, dispondo de melhores accomodações e offerecendo o Maximo conforto.

Serão os mesmos montados aqui e entregues ao trafego, até o dia 20 de fevereiro próximo, devendo ser estabelecido rigoroso horários para todas as linhas.¹³⁹

Assim, os empresários investiam no transporte, setor no qual a Light era deficiente: seus bondes. Com a aquisição desses novos veículos, a empresa passou a contar com cinco ônibus modernos para um atendimento melhor da população. A empresa já prestava um serviço regular para as linhas Praia de Iracema, Calçamento de Messejana (onde ficava a garagem da empresa Light) e Fernandes Vieira. Com esses dois novos veículos, passou a prestar serviço para Via-Férrea e Outeiro, ficando, assim, boa parte da capital coberta com o novo serviço.

¹³⁸ Jornal *Diário do Ceará*. Em 24/8/1927. P. 2.

¹³⁹ Jornal *Correio do Ceará*. Em 25/1/1928. P. 7.

As ruas agora estavam sendo disputadas por bondes, automóveis e ônibus, necessitando de muito mais espaço e organização, como mostra matéria do jornal *Diário do Ceará* sobre as paradas do bonde:

A inspetoria de Vehiculo communica o seguinte:
 Attendendo a diversas reclamações que vinham sendo feitas, ficou proibido, depois de prévio entendimento entre o representante da Light, o Prefeito Municipal desta cidade e o Inspector de Vehiculo, o estacionamento de bondes daquela Companhia em frente a Casa Mario Campos, ou seja a rua Guilherme Rocha, no trecho compreendido entre a Praça do Ferreira e rua Barão do Rio Branco. Tratando-se de um trecho de grande movimento, que as vezes congestionna, a inspetoria proíbe igualmente que alli parem auto-ônibus, permitindo, entretanto, ligeiramente, apenas o tempo necessário para DEIXAR OU RECEBER PASSAGEIROS, a parada de automóveis.¹⁴⁰

As autoridades competentes definiriam os lugares onde se poderia parar um bonde ou um ônibus. Nesse caso, como era um ponto de muita circulação, ficou apenas permitido para automóveis, pois seus embarque e desembarque levavam menos tempo, o que não atrapalharia o tráfego urbano, na visão da inspetoria de veículos.

A Light tinha seus motivos para ficar preocupada com a introdução dos ônibus na disputa do transporte de passageiros na capital cearense. Além dos ônibus serem mais rápidos e, com isto, percorrerem em menos tempo o trajeto desejado, era uma máquina nova, o que despertou interesse da população; ainda contava com o preço: sua passagem custava a mesma quantia de um bonde de primeira classe. Com um sistema de segunda classe deficiente, ou, muitas vezes, inexistente, grande parte da população aderiu ao ônibus como novo meio de deslocamento.

O aumento do número de veículos circulando na cidade causava preocupação nas autoridades competentes, que desenvolviam maneiras para um maior controle do tráfego, como aponta a mensagem do Presidente do Estado, José Carlos de Matos Peixoto, apresentada à Assembleia Legislativa:

¹⁴⁰ Jornal *Diário do Ceará*. Em 24/8/1928. P. 8.

O policiamento do tráfego, que se restringia a praça do Ferreira, foi consideravelmente augmentado, criando-se 18 postos, distribuídos por quatro zonas, em que foi dividida a Capital, para melhor regularizá-lo, sendo actualmente feito por 54 guardas-civicos, em três turnos, ao passo que, antes disso, o era apenas por 12.¹⁴¹

O aumento no número guardas não era suficiente para se controlar o tráfego e seriam necessárias novas medidas, como fica demonstrado na mensagem do Presidente do Estado no ano seguinte:

A Inspectoria de Vehiculos, repartição encarregada da vigilância de meios de transporte e do exame de habilitação dos respectivos conductores, vem executando, com a desejada regularidade, os serviços que lhe são próprios.

Impõe-se, porém, uma reforma nesse serviço, afim de melhor attender as necessidades publicas.

O facto de serem distrahidos guardas cívicos, aliás não especializados no serviço, para inspecionar o trafego publico, em constante desenvolvimento, redunda em prejuízo do policiamento em geral, confiado a Guarda Civica, cuja corporação tem assim sensivelmente desfalcado o seu effectivo.

Nestas condições, indispensável se torna a criação de um corpo especial de fiscaes de vehiculos que se incumbam unicamente do serviço de vigilância do transito publico.¹⁴²

A solução encontrada pelo poder público não foi satisfatória, pois não aumentou de fato o número de fiscais do trânsito e, sim, deslocou parte de seu efetivo para outra função, deixando a cidade com um policiamento inadequado. Enquanto a ordem pública pensava em meios para uma melhor fiscalização, as ruas eram disputadas por bondes e ônibus, chegando até ao ponto de a empresa inglesa querer proibir a circulação por cima de seus trilhos.

¹⁴¹ ASSEMBLEIA Legislativa do Estado do Ceará. Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado do Ceará à Assembléia Legislativa e lida na abertura da 1ª sessão ordinária da décima legislatura. Tipographia Gadelha. Ceará, 1929. P. 20. Disponível na biblioteca da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (Cepimar).

¹⁴² ASSEMBLEIA Legislativa do Estado do Ceará. Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado do Ceará à Assembléia Legislativa e lida na abertura da 2ª sessão ordinária da décima legislatura. Tipographia Gadelha. Ceará, 1930. P. 21. Disponível na biblioteca da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (Cepimar).

A light, a Companhia do Gaz e a Telephonica são, depois da secca, da politicalha e do Matadouro Modelo, os nossos maiores flagellos. O banditismo de Lampeão visita-nos por intervallos, mas o desses exploradores do povo não nos deixa um momento tranquilllos. O assalto a nossa bolsa, pela Light, é de todos os instantes. O serviço de transportes é a calamidade que todos conhecem. A luz, alem de caríssima, é a peor possível. Tudo isso o povo tem supportado com paciência evangélica.

Confiante nessa tolerância popular, a poderosa empresa vae agora tentar um novo golpe, arranjar mais um monopólio. Não quer consentir que automóveis ou auto-omnibus circulem sobre os seus trilhos, que julgam objecto sagrado.¹⁴³

A Light aparece aqui como uma usurpadora, que sempre explorou o povo; e o pior: sem intervalos. E agora estaria tentando um novo golpe, fazendo, assim, da via pública, um local privado, impedindo a concorrência e, consequentemente, a boa circulação pela cidade.

Desde que os ônibus começaram a circular, a companhia de bondes sofreu grandes prejuízos, em consequência da preferência que o público tem dado aos ônibus, pelo melhor serviço prestado. Assim, a Light, não podendo evitar a diminuição de passageiros, pois não melhorava seus serviços, tentava de tudo para minar a concorrência. Tentou também adquirir ônibus para colocar em circulação, mas desistiu, em virtude das grandes despesas que teria de realizar. O fato de tentar impedir judicialmente que os veículos circulassem sobre seus trilhos foi uma medida que revoltou toda a população.

Nessas condições, todos os vehiculos, sejam elles auto-omnibus, automóveis, caminhões, carroças ou simples carrinhos de mão, fugindo as rampas que ladeiam as nossas ruas, instinctivamente procuram seguir a direcção da única parte nivelada das mesmas ruas, ou seja, a parte da via publica onde estão os trilhos. Esse fato se verifica até mesmo com os próprios pedestres, muito embora o perigo em que incorrem, expondo-se as surpresas desagradáveis que não raro trazem os bondes da Light.¹⁴⁴

Os trilhos da Light não eram percorridos apenas por outras formas de veículos, mas também por pedestres, que, não tendo, muitas vezes, calçadas

¹⁴³ Jornal O Ceará. Em 28/8/1928. P. 7.

¹⁴⁴ Jornal O Ceará. Em 30/8/1928. P. 1.

adequadas para caminhar, preferiam o espaço dos trilhos, pois era a melhor parte da via pública. A exclusividade da via pública não poderia ser dada à empresa inglesa, nem a nenhuma empresa, mesmo àquelas de investimentos nacionais. Na busca por uma interdição por parte do poder judiciário, a empresa enumerava uma série de problemas que os ônibus provocavam circulando sobre seus trilhos, tais como: estrago dos mesmos e do calçamento lateral aos mesmos trilhos, cuja conservação, por força do contrato, era da empresa inglesa; embaraço ao livre trânsito de seus bondes, obrigando-os a paradas e diminuição de velocidade, que deveria ser mantida em respeito aos horários estabelecidos no contrato; prejuízos materiais e pessoais, resultantes de colisões entre os bondes e os ônibus. Muitos desses danos, que eram a base das reclamações contra a Light, já existiam sem que já houvesse na cidade o tráfego dos ônibus. Desgaste do material, dos trilhos, da via pública e atrasos nos horários de chegada e partida do ponto central eram comuns durante toda a vigência dos bondes na nossa capital. Mas, mesmo assim,

Na tarde de hontem, foi conhecida nesta capital a decisão favorável dada pelo Sr. Dr. Carlos Livino de Carvalho, juiz de direito da 1ª vara, ao interdicto prohibitorio requerido pela companhia de bondes, que explora miseravelmente a população desta capital, contra a empresa de auto-omnibus, para que estes não rodem sobre os seus trilhos.¹⁴⁵

Essa medida não puniria apenas a empresa de ônibus, no caso aqui a Empresa Ribeiro & Pedreira Ltda, mas a população de maneira geral, que estava adotando o novo transporte como meio de locomoção. A população, que ficou do lado da empresa de ônibus e fez protesto contra a Light, motivada pela sentença do juiz. Nos discursos, os vários fatores que revoltavam a população, como o descaso da empresa inglesa, a maneira como a população era tratada, a má conservação dos veículos, dentre outros agravantes. E ainda havia a questão da empresa de ônibus ser de investimento nacional, contra o grupo inglês que administrava a empresa dos bondes e explorava a população da capital desde sua criação, com tarifas elevadas mediante seus serviços

¹⁴⁵ Jornal O Ceará. Em 31/8/1928. P. 1.

prestados com uma qualidade duvidosa. Dessa maneira, justifica-se a preferência da população pela empresa de ônibus na disputa com a Light pelas ruas da cidade. Devido a essa disputa, que ganhou os tribunais, uma série de boatos sobre melhoramentos no sistema de bonde começou a circular na cidade e nos seus jornais.

Amigo e senhor, tenho o prazer de levar ao conhecimento de v. s., a quem peço gentileza de tornar publico, que a directoria da Ceará Tramway Light & Power Company Ltd., em Londres, resolveu, conforme despacho telegraphico recebido nesta data, tomar as providencias que estão sendo reclamadas pela necessidade do melhoramento do serviço de transportes urbanos desta capital. Effectivamente, attendendo a sugestões a Ella apresentadas pelo gerente desta companhia, a referida directoria acaba de comunicar-nos achar-se devidamente aparelhada, para pôr em execução quanto possível breve, todas as medidas essenciais a prover aquela necessidade. Essas medidas referem-se não só ao trafego de bondes, assim como ao serviço de omnibus, que é seu propósito estabelecer, dentro em pouco, já havendo deliberado adquirir os autos necessário a um trafego regular na linha de Fortaleza a Porangaba e em varias outras desta capital.¹⁴⁶

De acordo com a carta acima, emitida pelo gerente da empresa inglesa, melhoramentos nos seus serviços deveriam ser feitos num curto espaço de tempo, visando ao bem estar da população ou em vista de não perder o monopólio do tráfego urbano de passageiros, verdadeiro intuito da empresa. Dentre esses melhoramentos, estavam a aquisição de ônibus pela companhia de bondes e a criação de uma linha para fora do perímetro urbano. Estas notícias não empolgavam a população, que, há tempos, esperava por mudanças na Light. Isto é percebido em nota enviado ao redator do jornal *O Ceará*, o mesmo que veiculou a notícia de melhoramentos da empresa inglesa, numa sessão que o jornal oferecia para a população apresentar suas queixas.

Sr. Redactor.

Alguns jornaes desta capital, inclusive O CEARÁ, vêem publicando uma notícia alviçareira para o povo desta terra. É a notícia a propósito dos melhoramentos que serão introduzidos pela Light em

¹⁴⁶ Jornal *O Ceará*. Em 6/9/1928. P. 8.

seu intolerável serviço de transporte. Apesar da promessa publicada pelo seu gerente interino, não damos muito credito a noticia, pelo fato de não ser esta a primeira vez que a “Light” promete, mas, não cumpre. Não é de muitos tempos que a introdução de “auto-omnibus”, veio a publico, substituindo os seus “calhambeques” insupportaveis. Agora outra promessa, e assim vamos esperando todo dia por taes melhoramentos que não chegam¹⁴⁷

Nessa queixa, fica claro que a população não acreditava nas notícias de melhoramentos que a empresa inglesa fazia circular nos jornais locais. Apesar de contar com o apoio do governo, nenhuma alteração que beneficiasse a população era feita, o que justificava a incredulidade com relação a essas notícias. Não obstante a todos os favores recebidos do governo, a Light não perdeu uma ocasião de explorar indignamente o povo e até seus empregados e desprezavam as queixas justas e merecidas que lhes eram feitas, devido aos serviços de luz e transporte urbano.

Seus melhoramentos não foram cumpridos, como já era esperado pela população. Seus investimentos em ônibus não deram certo e quem partiu para o fornecimento de um transporte para fora do perímetro urbano foi a empresa Ribeiro & Pedreira.

A firma Ribeiro, Pedreira & Cia. Inaugurou, domingo passado, uma nova linha de auto-omnibus, desta capital a cidade de Maranguape, sendo a primeira viagem coroada de pleníssimo êxito. O carro saiu as 7 horas, da Praça do Ferreira, chegando a Maranguape as 8,15, a contento geral dos passageiros. Daquela cidade foi ainda ao povoado de Tabatinga, regressando a Fortaleza, as 16, 30. É mais um grande melhoramento que a Empresa inaugura, no afan de bem servir a nossa população.¹⁴⁸

A implantação por parte da empresa de ônibus de uma linha para fora do perímetro urbano fez com que a população que não morava na capital — ou aquelas que moravam nos arredores, onde o sistema de transporte não era implantado, ou que eram feitos ainda de uma forma limitada — começasse a exigir transporte que fizesse esse deslocamento, pois, na maioria da vezes,

¹⁴⁷ Jornal *O Ceará*. Em 7/9/1928. P. 3.

¹⁴⁸ Jornal *O Nordeste*. Em 14/8/1928. P. 5.

tinham negócios a resolver constantemente em Fortaleza e necessitavam de um deslocamento mais fácil e ágil.

Vários cavalheiros que residem, pelo menos agora, em Porangaba, mas têm o seu negocio nesta capital, pediram-nos socilitassemos ao proprietário da Empresa de auto-omnibus Pedreira fazer trafegar, mais uma vez, as 16 horas, um dos seus carros para aquella villa. Antes, porém, de assim o fazerem, louvaram de verdade a idéia de o Sr. Pedreira favorecê-los com tão útil e bem feito serviço de transporte, elogiando a maneira cortês por que a todos os conductores dos “auto-omnibus”, principalmente o Sr. Arthur Siqueira.

Reconhecendo a justeza do pedido, acreditamos que o distincto proprietário da referida “Empresa” não fará, por certo, ouvidos moucos a esta pretensão.¹⁴⁹

Vários pedidos eram encaminhados aos jornais pedindo uma linha a determinada localidade, à qual a empresa inglesa, na visão da população, fazia “ouvidos moucos”. É de se notar também a maneira como os condutores dos ônibus são vistos, de uma “maneira cortês”, diferentemente da maioria dos condutores dos bondes. As semelhanças entre ambos, numa cidade em que o trânsito estava numa crescente constante, ficavam por parte das ações dos condutores dos ônibus, que causavam aborrecimento com determinadas atitudes.

Fortaleza é uma cidade de costumes os mais reprováveis: todo mundo manda e ninguém obedece [...] Vamos hoje, porem, citar isso somente: O costume velho dos “chauffeurs” da firma Ribeiro & Pedreira interceptarem o trânsito pela calçada em frente a garage daquela companhia, a rua General Sampaio.

Ainda hoje pela manhã, um chauffeur que guiava um automóvel da firma Ribeiro & Pedreira atravessou o automóvel por cima da calçada, permanecendo nessa posição até que o empregado se dignasse abrir a porta da garage, isso durante mais de 15 minutos.¹⁵⁰

¹⁴⁹ Jornal *O Nordeste*. Em 21/8/1929. P. 4.

¹⁵⁰ Jornal *O Povo*. Em 27/7/1928. P. 5.

Dessa maneira, devido ao aumento constante de veículos trafegando no espaço público, muitos desrespeitavam as leis e, muitas vezes, dificultavam a circulação, fossem obstruindo vias, estacionando em locais proibidos ou mesmo criando seu próprio ponto de parada. Talvez por consequências de ações como essa foi estabelecido no Código de Posturas do Município de Fortaleza, em 1932, na administração do Prefeito Tibúrcio Cavalcante, um artigo prevendo multa para quem obstruísse a via pública.

É proibido conservar ou descarregar na via publica ou passeios qualquer objetos, mercadorias ou materiais que embarcem o transito publico, ainda que temporariamente.¹⁵¹

A Light não encontrava solução para derrotar a concorrência feita pelos ônibus. Quando se impediu o tráfego sobre seus trilhos, por determinação judicial, a empresa aproveitou para especular sobre melhoramentos do seu material rodante, mas, mesmo assim, não conseguiu evitar o crescimento da concorrência, que acabou ganhando também na justa liberação para trafegar em qualquer ponto da via pública.

Sabado ultimo, foi concedido a Empresa Ribeiro & Pedreira, o “habeas- corpus” preventivo requerido pelo Sr. Antonio Drummond, em nome daquela firma, afim de que os seus vehiculos podessem trafegar sobre os trilhos da “Ceará Light”

É necessário frisar que esse “habeas-corpus” preventivo tem seu effeito somente quanto ao constrangimento que soffriam “chauffeurs” de mencionados vehiculos, quando trafegavam sobre os trilhos.¹⁵²

A medida da empresa inglesa punia não só a concorrente, mas também os funcionários da empresa de ônibus por trafegarem sobre seus trilhos, o que causava um constrangimento entre os empregados. A partir do momento em que a Empresa Ribeiro & Pedreira conseguiu o *habeas corpus*, a

¹⁵¹ PREFEITURA DE Fortaleza. *Código de Posturas do Município de Fortaleza*. Fortaleza: Tipografia Minerva, 1933. P. 96.

¹⁵² *Jornal O Nordeste*. Em 25/11/1929. P. 4.

Light só poderia cobrar, em ação civil, a empresa, e não mais seus funcionários, por danos causados aos trilhos pela ação dos ônibus. Assim, os condutores não poderiam ser mais detidos pela polícia como vinha acontecendo.

Com mais essa derrota, a empresa inglesa tentou sua última cartada, que foi comprar sua concorrente, o que causou uma série de dúvidas entre os jornais locais. A notícia foi levada à tona pelo jornal *Gazeta de Notícias*, que circulou pela cidade e exigiu melhores esclarecimentos, como o fez o periódico *Jornal do Comércio*:

A “Gazeta de Notícias” divulgou, hoje, o seguinte:
Corria, hontem, na cidade, com visos de fundamento que a Empresa Ribeiro & Pedreira, que faz o serviço de auto-omnibus nesta capital e vinha satisfazendo o publico com um transporte rápido de passageiros para o nosso subúrbio entrará em accordo com a Light, fazendo-lhe cessão dos seus carros a poderosa companhia encarregada do serviço de luz e bondes de Fortaleza.¹⁵³

A notícia não foi vista com bons olhos pela população, que não queria que o serviço de ônibus caísse nas mãos da companhia inglesa, com a certeza de que sofreria abalos. A notícia dizia também que o proprietário da empresa de ônibus ficaria encarregado desse setor dentro da companhia inglesa, o que dava mais credibilidade a empresa. O jornal *O Nordeste* de 08 de Outubro de 1928 também trouxe nota sobre a questão:

A “Gazeta” de hontem publicou uma nota de sensação. Segundo a mesma, a Empresa de Auto-omnibus teria vendido os seus carros a “Light” pela bagatella de 160:000\$000, com o compromisso de ficar o Sr. Oscar Pedreira na gerencia do serviço. A noticia vehiculada por aquelle matutino causou espanto em todos os círculos, porquanto a Empresa de Auto-omnibus, como é do domínio publico, vem exercendo contra a “Light” uma tremenda concorrência.¹⁵⁴

¹⁵³ *Jornal do Comércio*. Em 8/10/1928. P. 5.

¹⁵⁴ *Jornal O Nordeste*. Em 9/10/1928. P. 1.

Segundo *O Nordeste*, a versão do fato foi verificada e não se tratava de especulações. A Light realmente havia feito uma proposta para a empresa de auto-ônibus, mas a negociação não tinha sido firmada, pois o Sr. Pedreira era contrário à venda da empresa. Para a população, ou para o jornal, que fazia as vezes de porta-voz, era um alívio, pois ninguém queria que a Light administrasse também as linhas de ônibus da capital cearense. Dessa forma, a companhia inglesa não tinha mais o monopólio das vias públicas e passou seus últimos anos tendo de disputar com os demais veículos a preferência da população de Fortaleza.

3 OS ÚLTIMOS ANOS DOS *TRAMWAYS*

3.1 Os últimos anos dos *tramways*

Desde meados da década de 1920, os bondes já não tinham a exclusividade ou o monopólio do transporte público na capital cearense. O ônibus foi uma novidade que, desde o princípio, conseguiu conquistar a população, mesmo tendo seus serviços prestados por pequenas empresas, na sua maioria, contra a grande empresa cearense, que era a companhia inglesa, atuante talvez nos dois principais setores da nossa capital: transporte e fornecimento de energia elétrica. Seguindo o pioneirismo da empresa Ribeiro & Pedreira, novas empresas de ônibus surgiram na cidade, aproveitando as flagrantes deficiências do serviço de bondes. Trabalho que mostra a trajetória do transporte urbano na nossa capital, em certo ponto, traz a seguinte citação:

Para os lados do Outeiro, iam os ônibus da Empresa Fortaleza, dos irmãos Ellery. A Empresa Iracema, uma das mais longevas do setor, começou os carros até Otávio Bonfim e depois se estendeu até o Meireles pelo caminho da Praia. A Empresa Maia atingia o Alagadiço, enquanto a Empresa Severino servia à região do Benfica e a Empresa São José seguia para Parangaba. Pelo calçamento de Messejana iam os ônibus das empresas Santana e Cruzeiro. Entretanto, as novas companhias não alteravam o desenho dos deslocamentos da cidade, uma vez que a maior parte dos carros percorria vias marcadas com os trilhos da *Light*, mesmo porque as condições de calçamento nessas rotas eram mais favoráveis.¹⁵⁵

A dificuldade em levar um transporte para as populações mais distantes do centro da capital passava justamente por uma reforma urbana, onde as vias fossem mais cuidadas, com assentamento de calçamento, para que os ônibus circulassem de forma mais eficiente. Mesmo com todas essas dificuldades e quase ficando restritos ao traçado do bonde, os ônibus

¹⁵⁵ FEDERAÇÃO, Op. Cit., p. 164.

competiram com a companhia inglesa, deixando, muitas vezes, a empresa estrangeira em situação de embate com a população. Apesar das dificuldades encontradas, as pequenas empresas ganhavam, cada dia mais, a confiança dos moradores de Fortaleza. A Light, quando iniciou seus trabalhos na nossa capital, fez investimentos nas vias com a autorização do poder público, como assentamento de trilhos, colocação de cabos em diversas fachadas de casas, para a circulação de seus bondes e assentamento de postes para a transmissão da energia elétrica pela cidade. No entanto, ficava difícil as pequenas empresas de ônibus investirem no melhoramento das vias, pois, saindo do espaço dito urbano, aonde os trilhos da companhia inglesa não chegavam, as ruas eram quase intransponíveis, mesmo não se trafegando mais sobre trilhos, como os ônibus.

Para além dos trilhos da Light, os investimentos na cidade, principalmente nas ruas, onde se dava a ligação para as novas áreas que estava em expansão, não tinham a atenção que deveriam do poder público. Eram nessas áreas que uma população de menor poder econômico estabelecia novas moradias e fazia com que a cidade crescesse de forma horizontal e necessitava também do crescimento de sua malha de transportes.

Quando se iniciou a década de 1930, Fortaleza obteve um aumento populacional fora dos padrões. Uma população que, no início da década de 1920, chegava aos 78 mil habitantes, iniciou os anos 1930 com uma população beirando os 126 mil habitantes. Os equipamentos urbanos não acompanharam esse crescimento demográfico da capital. Em 1932, a cidade foi ocupada por retirantes que fugiam da seca em busca de melhores condições de vida na capital. Chegando aqui, eles eram utilizados como mão-de-obra para o melhoramento da cidade, na construção de novas vias ou no melhoramento das existentes.

A prática da utilização dos sertanejos nas construções que implicavam melhoramentos na capital era de longa data. Talvez fosse o preço para habitar, ou melhor, ocupar o espaço civilizado, já que era essa a visão do poder público. A cidade que queria ser moderna e civilizada estava sendo ocupada por um indesejado fluxo de transeuntes, uma assombrosa procissão trazendo a

miséria em olhares e gestos.¹⁵⁶ Mas não era apenas a população da cidade que crescia de uma maneira desordenada. Seus veículos cresciam e deixavam a urbe fora de controle, principalmente com relação ao trânsito. O número de automóveis e de auto-ônibus estava crescendo, enquanto que a quantidade de bondes permanecia a mesma. Segundo dados do Anuário Estatístico do Brasil, no ano de 1936 circulavam pela cidade de Fortaleza 50 bondes, com 21 quilômetros de trilhos assentados.¹⁵⁷ Esses dados pouco seriam alterados uma década depois, quando os bondes deixaram de circular na capital cearense. E o número de veículos quase nunca atingia sua capacidade máxima de 50 carros, pois, devido ao material em precário, alguns veículos deixavam de trafegar pela cidade.

Não são poucos os motivos de condenação da censura que o nosso povo encontra nos serviços de transporte da “Ceará Light”, concessionária desse ramo da nossa vida urbana da capital. Diariamente as colunas dos jornais estão acolhendo reclamações e protestos da população contra os defeitos do funcionamento e distribuição dos bondes da mesma companhia. Temos agora em mão um apelo de pessoas pobres, residentes no aprazível bairro de Santos Dumon, antigo Outeiro, dirigido a este jornal, contra o fato que se vem registrando na linha de bondes dali, na qual a companhia faz correr, de certo tempo a esta parte, apenas um carro de 2ª classe.¹⁵⁸

Os moradores do bairro em questão buscam uma solução que também ocorria em diferentes pontos da cidade. As pessoas mais humildes habitavam geralmente o final da linha do bonde e necessitavam de um veículo de segunda classe para poder trafegar pela cidade — enquanto a Light fazia circular veículos de primeira classe, dos quais a maioria da população não podia se servir. Para solucionar de vez com problemas dessa ordem, a companhia inglesa adquiriu ônibus para servir a população.

¹⁵⁶ RIOS, Kênia Sousa. *Campos de concentração no Ceará: isolamento e poder na Seca de 1932*. Fortaleza: Museu do Ceará / Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006, p. 27.

¹⁵⁷ INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística. *Anuário Estatístico do Brasil*. Tipografia do Departamento de Estatística e Publicidade. Ano III, 1937. P. 291.

¹⁵⁸ Jornal *A Nação*. Em 26/11/1931. P. 3.

Há poucos dias passados a Light & Power entregou a população um serviço de inegável relevo, com a colocação em tráfego de 5 auto-ônibus novos, confortáveis, quase diríamos luxuosos.¹⁵⁹

Esse melhoramento veio, até certo ponto, preencher uma falha sensível pela população, pois já acontecia com frequência a redução do tráfego de ônibus na capital, pois empresários do setor encontravam melhores colocações para seus carros em outros meios e obtinham maiores lucros. Contudo, os ônibus da companhia inglesa não circulavam em todas as linhas da empresa, principalmente nas mais extensas, levando a população a mais críticas. A falta de veículos adequados e a má organização do serviço prejudicavam principalmente a população que morava em local mais distante da capital e que precisavam frequentar diariamente o centro da cidade.

Um bom exemplo dessa dinâmica eram os moradores que habitavam o Calçamento de Messejana. Esta estrada ligava o centro da cidade até Messejana. Uma quantidade muito grande de pessoas construiu moradias para além da linha do bonde que fazia o percurso para aqueles lados da cidade. Essas pessoas ficavam sem um meio de transporte regular, pois os trilhos dos bondes não chegavam até suas moradias. Os auto-ônibus tinham dificuldade de chegar, devido às condições da via. Ficavam esperando um transporte que vinha da Messejana. O problema é que esses veículos só trafegavam com a lotação máxima e ficavam um bom tempo parados no ponto esperando atingir essa lotação, não tendo, portanto, um horário fixo, o que prejudicava aqueles que necessitavam trabalhar no centro da cidade.

Desse ponto da cidade, chegava uma série de pedidos para que a Light operasse com um ônibus ou ampliasse os trilhos do bonde, pois esses só chegavam até o ponto terminal do bairro Joaquim Távora — hoje próximo à avenida Pontes Vieira. Entre o ponto final do bonde e Messejana estava o bairro conhecido como Alto da Balança (hoje Aerolândia). Seus moradores sofriam com a falta de opções de transporte, pois os veículos que vinham da região da Messejana passavam por lá lotados e os bondes da Light não chegavam até a essa localidade. A população ficava à espera do bom senso da

¹⁵⁹ Jornal *A Rua*. Em 9/2/1933. P. 4.

companhia inglesa, que, por contrato, tinha a obrigação de servir aos moradores da capital com um transporte de qualidade e regular.

Com o avançar dos anos, a companhia inglesa só piorava o seu serviço. Não adquirindo novos veículos, seu material ficou cada vez mais desgastado, acumulando um grande número de bondes fora de circulação. Isso se refletia no cotidiano dos moradores, principalmente dos que habitavam lugares distantes. Um exemplo: os moradores do bairro Alagadiço, que tinham a linha mais extensa feita pela Light, reclamavam da falta de opções de transporte. Em carta encaminhada à redação do jornal *Gazeta de Notícias*, a população temia perdas importantes para o bairro devido à falta de infraestrutura, dentre elas, um transporte adequado.

Sr. Redator.

Decididamente o bairro de São Gerardo ou Alagadiço como quer a Prefeitura (aliás sem direito porque nada nos faz) é um pedaço da terra que Deus esqueceu. Nada temos. Falta-nos luz, limpeza publica e, o que é uma verdadeira lastima, não temos ônibus porque não temos calçamento. É o cúmulo.

A família alagadicense vê-se assim na desagradável contingência de servir-se dos anti-diluvianos caranguejos da Light, em promiscuidade com toda espécie de passageiros, transformados em verdadeiros carros bagageiros, cuja especialidade é transportar, tripas, peixes podres e outras especialidades semelhantes.

Temos uma grande avenida fadada a ser um dia a mais importante da cidade, mas que por ora nada mais é do que um grande areal ajardinado de mata-pasto, salsa, etc. ultimamente se vem falando na fundação no bairro de um Joquei-Clube modelo; o nosso caiporismo porem é tal que é bem capaz de ficar em nada, a despeito da excelente localização já escolhida.

Tudo isso porem nada vale diante do que acaba de chegar no conhecimento revoltado dos alagadenses. O grupo escolar, pode-se dizer o único melhoramento da importância do bairro, vai ser retirado. O grande bairro vai perder seu grupo escolar.¹⁶⁰

O bairro Alagadiço, como assim queria chamar o poder público, era constituído de grande população, que, segundo o autor da carta, de iniciais J.B., era desprovida dos serviços públicos básicos, como energia, saneamento e transporte. Para lá a companhia inglesa destinava seus bondes em péssimo

¹⁶⁰ Jornal *Gazeta de Notícias*. Em 2/4/1933. P. 6.

estado. Nenhuma melhoria chegava a essa população, que, na visão do reclamante “era uma localidade esquecida por Deus”.

Pela falta de comprometimento com a população da cidade, cogitava-se fazer uma revisão do contrato da companhia inglesa com a municipalidade. Foi nomeado um interventor para cuidar desse assunto, que formou uma comissão para analisar o caso, e concedido um prazo para que a companhia inglesa decidisse se queria que o contrato fosse revisto de forma amigável. Dentre os escolhidos para fazer parte da comissão que analisaria o contrato da Light estava o prefeito de Fortaleza à época, Raimundo Girão.

Era desejo do prefeito fazer algumas modificações no traçado dos bondes no entorno da Praça do Ferreira, retirando trilhos e deixando mais calmas e silenciosas ruas e avenidas em torno da praça, tendo apenas o relógio da Coluna da Hora como presença sonora. Segundo o jornal *A Rua*, “A Light porem, puxou para traz. Fez fincapé e disse para o jovem governador do município: “Qual o que, doutor! Não retiro as linhas””.¹⁶¹ A partir desse incidente, a relação entre a companhia inglesa e a municipalidade ficou abalada. O poder público, na figura de Raimundo Girão, tentou passar a controlar os serviços da Light e exigiu da companhia apenas quatro passageiros por banco. Em aviso ao público, publicado no jornal *Correio do Ceará*, a Light informa que:

Na impossibilidade de manter, no momento, um serviço de trafego extraordinário, para transportar, nas horas de movimento, a população, obteve do Sr. Prefeito Municipal a permissão, em caráter provisório, até que desapareça aquella impossibilidade, de viajarem cinco (5) passageiros em cada um dos cinco bancos, a partir de 25 do corrente. Quanto aos quatro primeiros bancos só poderão nelles viajar quatro (4) passageiros, não sendo permitido tomarem assento nos mesmos pessoas descalças, maltrapilhas e conduzindo volumes que possam incomodar os demais passageiros.¹⁶²

Ficava também facultativo viajar de pé na plataforma trazeira. Tudo para levar o máximo de pessoas por viagem, já que a empresa inglesa não

¹⁶¹ Jornal *A Rua*. Em 16/12/1933. P. 3.

¹⁶² Jornal *Correio do Ceará*. Em 18/5/1934. P. 7.

incluiu novos bondes. E como seria o controle das pessoas que iriam sentar-se nos primeiros bancos? Maltrapilhos ou condutores de volumes teriam de fazer seus percursos a pé. Nesse impasse entre a companhia inglesa e a municipalidade, quem perdia era sempre o povo. Uma série de ações colocadas em prática pela Light a pedido da prefeitura deixava a população sem saber a quem recorrer.

O Sr. Raimundo Girão, que para purgação dos nossos pecados, ainda se encontra a frente dos negócios administrativos da Edilidade de Fortaleza, é um cidadão exigente demais, no que toca aos serviços da Companhia de bondes. Porque não conseguiu, como era do seu desejo, retirar os trilhos da Light da Praça do Ferreira, e atendeu o Sr. Prefeito de azucrinar a gerencia daquela Companhia, exigindo traves nos bancos e paradas obrigatórias em determinados pontos da cidade. O povo, que já se achava acostumado com o serviço de tráfego, ficou sem saber como tomasse um bonde. Ora, o veículo parava num lugar. Ora, não dava a volta na Praça. As vezes, voltava do centro da Praça. Outras, ia até o ponto de destino. Pensa o Sr. Prefeito que deste modo só prejudica os interesses da Companhia inglesa, quando é certo que o mais prejudicado é o povo.¹⁶³

Todas essas medidas deixavam a população confusa na hora de pegar um bonde, seja no local onde sempre esperavam o veículo e ele não aparecia ou de qual lado da rua apanhá-lo, pois, com a introdução das traves laterais, que eram baixadas pelos condutores durante o percurso da linha, o usuário não sabia de qual lado da via esperar, já que não havia uma regra para o uso da trave lateral¹⁶⁴. Essas confusões causavam demoras no percurso, que ocasionavam outros problemas para os usuários que ansiavam por mais bondes na rua. A solução de todos os problemas apresentados pela companhia inglesa estava, segundo a própria Light, na construção de novas instalações da usina, que, ampliada, possuiria maior capacidade para o fornecimento e distribuição de força e luz. Com essa reforma, a empresa prometia mais eficiência na distribuição de energia elétrica, bem como a possibilidade da

¹⁶³ Jornal *A Rua*. Em 10/5/1934. P. 3.

¹⁶⁴ A utilização da trave lateral se deu para que os usuários não entrassem no bonde em movimento e serviu para que a entrada no veículo se desse apenas de um lado.

implantação de novas linhas de bondes, indispensáveis à cidade, dado o seu desenvolvimento.

Diante esses impasses, o gerente da empresa inglesa se pronunciou através de uma carta que circulou em vários periódicos locais.

Diante das notas publicadas ultimamente na imprensa local sobre os serviços de transporte e fornecimento de energia elétrica a cargo desta Companhia, sentimo-nos a obrigação de esclarecer a verdade dos fatos, pedindo, então, para isto, que v.s. se digne de dar acolhida a essa nossa carta nas colunas de seu apreciado jornal.

Com referencia ao serviço de transporte, cabe-nos declarar ao público que absolutamente não tem sido ele descurado de nossa parte. Compreendemos perfeitamente que é mister um tráfego de bondes mais intenso para corresponder devidamente às necessidades da população e, por este motivo sem atender às reduzidas taxas de passagens, de \$100 por seção, que não dão, de maneira alguma, resultado compensador e ao custo muito elevado do material de tração, temos importado material para 16 novos bondes, dos quais 5 já se acham em tráfego.¹⁶⁵

A carta em questão foi destinada à gerência do matutino *O Povo* e trazia explicações da companhia inglesa sobre o sistema de transporte e do fornecimento de energia. Seguindo o informe, novos projetos de itinerários da linha da Praia e Aldeota, dado o crescente número de casas para àquela região. Quanto ao serviço de fornecimento de energia elétrica, estava em montagem uma turbina mais potente e novas caldeiras. Por último, a Light tinha acabado de construir uma nova linha de alta tensão, ligada às outras duas já existentes, ficando a cidade, assim, servida em todos os pontos por corrente de alta tensão. Mas todas essas medidas não livraram a cidade da falta de energia elétrica.

Há uma semana que a cidade soffre a falta de energia electrica. Os prejuízos disso decorrentes são sem conta. E o peor é no que se refere aos transportes. Os bondes ou não correm parcialmente, o que é peor. O passageiro toma o vehiculo, julgando que chegará ao

¹⁶⁵ Jornal *O Povo*. Em 23/6/1936. P. 1.

seu destino e fica no meio do caminho. Nem ao menos a passagem é restituída.¹⁶⁶

A solução mais uma vez encontrada pela companhia inglesa foi propor um aumento no preço de seus serviços. E, neste sentido, enviou ao Prefeito um memorial, explicando, ao seu modo, o planejamento para as novas tarifas. Voltou, mais uma vez, o velho discurso sobre melhorias que só poderiam ser feitas com o aumento no preço das tarifas do bonde e no custo do serviço de luz e força. A desvalorização cambial fazia com que o preço dos produtos importados ficasse mais caro, dificultando, assim, a importação de material para reparos nos veículos. E, mais uma vez, prometeram melhores salários para seus funcionários.

As novas tarifas seriam as seguintes:

Linhas de 1 e 2 secções, passagem única (qualquer percurso) \$200
 Alagadiço: Primeira secção até Otávio Bomfim \$200
 De Otavio Bomfim até o fim da linha \$200
 Passagens direta da Praça do Ferreira ao fim da linha \$300.¹⁶⁷

Com esse novo modelo, a maioria das linhas que apenas tinham uma seção passariam a custar \$200 réis. Antes mesmo de sair o parecer da municipalidade, a Light havia mandado imprimir passes com a nova tarifa, pegando todos de surpresa. O fato é desolador para a população e, de certo modo, demonstra que é inútil lutar contra uma companhia que adivinha o pensamento da administração pública a respeito de suas pretensões.¹⁶⁸

A resposta da prefeitura, ao contrário do que “adivinhou” a companhia inglesa, foi negativa ao aumento das tarifas. Segundo o prefeito, Raimundo de Alencar Araripe, os elementos apresentados pela empresa inglesa não estavam de acordo para um aumento nas suas tarifas. O lucro obtido pela Light dava conta da manutenção do material que a empresa utilizava em seus serviços, segundo análise da municipalidade. Enquanto isso, a população

¹⁶⁶ Jornal *O Nordeste*. Em 5/2/1937. P. 1.

¹⁶⁷ Jornal *O Povo*. Em 14/1/1938. P.1 e 8.

¹⁶⁸ Jornal *O Povo*. Em 5/2/1938. P. 1.

sofria com o serviço prestado pela companhia inglesa, o que não era mais nenhuma novidade.

A Light tinha um total de 52 bondes, que transportavam uma média anual de 27 milhões de passageiros. Sua rede de fornecimento de energia, no final da década de 1930, chegava até a Vila Mundubim, distante 12 quilômetros do centro da cidade, e servia por volta de 11 mil consumidores de luz e 1.840 consumidores de força. Mas nem tudo funcionava bem. Dificilmente saía às ruas o número máximo de bondes. Sempre boa parcela desse número encontrava-se nas oficinas da empresa, esperando manutenção. Os trilhos estavam cada vez mais desgastados. A empresa dizia que seus vencimentos mal davam para cobrir a folha dos seus funcionários.

Foi analisando essa situação que o Tribunal de Contas do Estado deu parecer favorável ao aumento desejado pela companhia inglesa. No entanto, não foram exigidas da empresa medidas para o melhoramento de seus serviços. Já se sabia que a importação de ferro e aço, necessários para melhoramentos que viriam a ser feitos, seria praticamente inviável tendo em vista o cenário europeu, que, cada vez mais, preparava-se para outra guerra.

Quando começou a Segunda Grande Guerra, o país só veio sentir suas consequências quando declarou guerra ao eixo, em 1942.

Em 1942, têm início os exercícios de defesa passiva anti-aérea, após ampla divulgação de instruções para a população e determinações rígidas para os serviços públicos. O sinal de alarme era dado por meio de sirenes e sinos, com toques breves, repetidos a curto intervalo. A orientação para os pedestres, em circulação pela cidade, era “procurar imediatamente abrigo nos edifícios mais próximos, casas comerciais, igrejas, prédios públicos, subidas de escada, etc.” e, nas áreas descobertas, deitar-se de bruços para escapar dos efeitos das explosões. As instruções bastantes detalhadas que se faziam cumprir pela ação forte dos *alertadores*, determinava a paralisação imediata de todos os veículos, em caso de ataque, e estabelecia em relação aos tramways o seguinte: “Os motorneiros deverão retirar os seus bondes de pontos de cruzamento ou curvas e estacioná-los deixando livre o trânsito. Os passageiros dos bondes não deverão precipitar-se; deixarão o veículo parar e em seguida abandonarão o mesmo, adotando a conduta indicada para os pedestres.” Ainda sobre os bondes: “Turmas especializadas deverão estar prontas para o restabelecimento das ligações elétricas, trilhos danificados, etc. e remoção de bondes avariados”.¹⁶⁹

¹⁶⁹ LEITE, Ary Bezerra, Op. Cit., p. 132.

Segundo Ary Bezerra, esse era o preparo psicológico da população, em caso de ataque inimigo. Normas e determinações eram divulgadas à população para que estivesse sempre alerta, caso fosse preciso uma evacuação relâmpago. As equipes que iriam avaliar a situação depois do acontecido ficavam de prontidão. A situação ficou mais grave com o corte do fornecimento de energia elétrica na região costeira do Ceará.

A execução plena dessa medida ocorreu na noite de 15 de dezembro de 1942, cessando a iluminação interna dos prédios às 19:30 horas, e o escurecimento total da cidade por volta de 20:00 horas.¹⁷⁰

Isso alterou o horário do tráfego dos bondes, que faziam sua última viagem às 23h30min. A Light reduziu esse horário para 22h00min. Após longa discussão entre a empresa inglesa e os órgãos competentes, as linhas voltaram ao horário normal. Foi justamente nesse período do conflito mundial que a população de Fortaleza mais precisou de um bom desempenho da empresa inglesa. Com racionamentos em vigor, os bondes voltariam a um papel de quase exclusividade, lembrando seus primeiros anos. Com uma diferença: a população, em 1942, era muito maior.

Com o racionamento de gasolina, que agora vai entrar em vigor em Fortaleza, os bondes passarão a desempenhar um papel muito importante. O tráfego de automóveis, incluindo os ônibus, sofrerá grandes reduções, em virtude da carência dos combustíveis, cabendo aos veículos da Light suprir essa deficiência do transporte público. A Light vai lucrar muito com isso, pois os bondes passarão a trafegar com lotação maiores.¹⁷¹

Voltando a ser o meio de transporte exclusivo de nossa capital, pela quantidade reduzida de veículos, o bonde não atenderia à demanda da cidade. Foi sugerida à companhia inglesa a introdução de bondes-reboques, como havia em outros estados, como o Rio de Janeiro. Uma espécie de bonde duplo.

¹⁷⁰ Id Ibidem, p. 132.

¹⁷¹ *Jornal Correio do Ceará*. Em 15/6/1942. P. 2.

Mas a Light não iria consertar seus carros parados na oficina da empresa e colocá-los na rua como reboque. E a população tinha de superar mais esse caos urbano, que esteve presente durante todo o tempo que durou a Segunda Guerra. A situação era difícil e poderia ficar ainda pior se faltasse combustível para a empresa inglesa.

Toda a população de Fortaleza já está ao inteiro conhecimento das sensíveis modificações que passou a nossa vida urbana, resultante das imperiosas circunstâncias que o momento está a exigir. O movimento das ruas decresceu muito na sua intensidade, os bondes diminuíram seu tráfego e as indústrias tiveram que se privar um pouco da energia elétrica que recebiam.¹⁷²

Dessa forma, a cidade estava diminuindo o seu ritmo. E não era somente a guerra a principal causa desses problemas. A seca foi outro elemento que corroborou para as alterações na cidade. A escassez total de chuvas fez com que as águas diminuíssem, trazendo um sério problema para a Light. Os dirigentes da companhia inglesa, na iminência da falta total de combustível para as máquinas da usina, tentaram um acordo com a Comissão Estadual de Abastecimento Público, no sentido de medidas para resolver o transtorno sofrido pela empresa. Todas as medidas pareciam não melhorar em nada a condição da companhia. E o povo, dependendo de seus serviços, era o mais prejudicado.

Tamanho está sendo o descalabro da Light que se fica de pena suspensa, muito tempo, a cata duma expressão que a qualifique. Detentora de um privilégio, do qual dependem as atividades e a iluminação de uma capital como a de Fortaleza, a velha e caduca companhia já não corresponde a sua finalidade. Os bondes desmantelados, arcaicos, em numero insuficiente ao seu serviço das linhas arrebetam a cada passo, com estampidos e explosões, que, acarretando pânico aos passageiros, têm ocasionado tragédias.¹⁷³

¹⁷² Jornal *Correio do Ceará*. Em 10/10/1942. P. 4.

¹⁷³ Jornal *Gazeta de Notícias*. Em 20/4/1944. P. 3.

As dificuldades decorrentes da guerra não justificavam, mesmo com a crise no transporte de combustível, os colapsos por demais duradouros. A população fazia pressão para que a Light perdesse seu privilégio na exploração dos serviços de luz e força. Como mostra a notícia do vespertino acima, a empresa inglesa não tinha mais estrutura para prestar serviços numa capital do porte de Fortaleza. No dia 1º de julho de 1946, é decretada pelo Governo Federal a intervenção na Light, sendo nomeado interventor o capitão Josias Ferreira.¹⁷⁴

Enquanto as reuniões entre as autoridades competentes para analisar o caso da companhia inglesa aconteciam, a Light promovia consertos gerais em sua usina, principalmente nas duas caldeiras, que corriam o risco de explodir, colocando em risco a vida de seus funcionários. Enquanto durasse a manutenção, o tráfego de bondes seria paralisado, para que a cidade não sofresse apagões, pois não suportaria continuar com os bondes circulando e abastecendo a cidade de energia elétrica.

Seriam somente cinco dias. Tratava-se de uma experiência apenas. Depois disso voltariam a circular os bondes. Passaram-se cinco dias, passaram-se os meses com a cidade sem bondes e quase sem luz. Os colapsos desta continuaram e ainda continuam [...] Habituada a obter tudo que deseja, desde o início do seu escandaloso contrato, que lhe assegurou privilégios e direitos sem os correspondentes deveres, a companhia inglesa, esquecendo o seu compromisso da volta dos bondes, teve foi o sem cerimônia, de querer retirar os trilhos das linhas e vendê-los.¹⁷⁵

Depois desse episódio, os bondes nunca mais circularam em nossas ruas. Em 1947, assumiu a Prefeitura de Fortaleza Acrísio Moreira da Rocha, que encontrou uma situação difícil com a companhia inglesa. Por um Decreto Federal, ficava estabelecido que a municipalidade teria de indenizar a Light em caso de desapropriação. O prefeito procurou ajuda direta do Presidente da República, Eurico Gaspar Dutra. O decreto é declarado inconstitucional e a Prefeitura de Fortaleza passa a assumir o acervo de bens e instalações da

¹⁷⁴ AZEVEDO, Miguel Ângelo de. *Cronologia Ilustrada de Fortaleza*. 2001. Vol. 1, p. 198.

¹⁷⁵ *Jornal Gazeta de Notícias*. Em 12/10/1947. P. 3.

companhia inglesa. Acrísio Moreira da Rocha ficou ainda mais popular e estava sendo aguardado do Rio de Janeiro, onde resolvia a questão da Light, com foros de herói.

Estava consumada a retirada britânica da Ceará Light. O ato declaratório da encampação é assinado pelo Prefeito, com o Decreto nº 866, de 22 de julho. Logo a seguir, com a Portaria nº 320, do dia 23 de julho, é designado para superintender a empresa O Dr. Eduardo Pompeu de Sousa Brasil, que exerce a função, cumulativamente, com a de Secretário de Finanças do Município, no período 1948-1951.¹⁷⁶

A dificuldade no fornecimento de energia elétrica e no tráfego na cidade de Fortaleza continuou mesmo após a presença dos britânicos à frente desses serviços. Com relação aos transportes, outros meios de locomoção abasteceram a população da capital, mas os *tramways* da Light deixaram de prestar seus serviços à população, restando apenas suas memórias.

3.2 Devagar e barulhento: algumas memórias do bonde e a cidade

Durante toda a existência do bonde elétrico na nossa capital, por mais de três décadas, sua história, ou parte dela, ficou registrada por pessoas que viveram esse período. Algumas delas deixaram registros escritos de suas lembranças, de como era Fortaleza no início do século XX, dos anos 1910 aos 1940, para antes e para além dessas marcas cronológicas, sendo esse intervalo coincidindo com o tempo que circulou pelas ruas da cidade o bonde da Light. Por outro lado, muitas pessoas que também viveram esse mesmo período e não tiveram oportunidade de deixar nenhum registro acerca desses anos, fosse por qualquer motivo, entre eles o de não pertencerem a uma

¹⁷⁶ LEITE. Op. Cit., p. 144.

cultura letrada, trazem consigo uma cidade construída em suas memórias e que se modifica cada vez em que é narrada.

Essas memórias, uma vez evocadas, transformam a cidade, seus acontecimentos, seus espaços, percorrem uma cronologia diferente da convencional, onde tempo e espaço se entrelaçam e criam um novo campo para ordenar os fatos, que seguem o tempo próprio da lembrança e da narrativa desta lembrança. O escritor Ítalo Calvino descreve “cidades imagináveis”, relatadas pelo viajante Marco Pólo, que as descreve para o conquistador mongol Kublai Khan, que não tem a noção de quão vasto é o seu império. Entre as várias cidades, está Zora:

Cidade que quem viu uma vez nunca mais consegue esquecer. Mas não porque deixe, como outras cidades memoráveis, uma imagem extraordinária nas recordações. Zora tem a propriedade de permanecer na memória ponto por ponto, na sucessão das ruas e das casas ao longo das ruas e das portas e janelas das casas, apesar de não demonstrar particular beleza ou raridade. O seu segredo é o modo pelo qual o olhar percorre as figuras que se sucedem como uma partitura musical da qual não se pode modificar ou deslocar nenhuma nota.¹⁷⁷

Diferentemente dos que visitam Zora e a registram ponto por ponto em suas memórias, recordar fatos não implica contá-los da forma como aconteceu, como assinala Bosi, onde lembrar não é reviver, mas re-fazer.¹⁷⁸ O período da circulação dos bondes em Fortaleza foi perscrutado para além das fontes ditas “oficiais”. Entre eles, está um grande número de memorialistas, que escreveram sobre a cidade em seus vários aspectos. Dentre esses memorialistas está Otacílio de Azevedo, personagem que viveu o período no qual nossa pesquisa está inserida. Vivenciou ao seu modo o desenrolar dos fatos, o crescimento pelo qual passara a cidade naquele momento, seus novos equipamentos urbanos, sua expansão geográfica, o aumento populacional e foi ainda funcionário da empresa inglesa Light. Registrou uma cidade pouco

¹⁷⁷ CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. Companhia das Letras, 1990, p. 19.

¹⁷⁸ BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembrança de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994, p. 20.

conhecida, onde os equipamentos urbanos dificilmente estavam presentes. Azevedo narra, assim, sua chegada à capital cearense:

Minha mãe e meu irmão Abílio ficaram no hotel e eu saí com o Júlio para visitar a província. Na ânsia de mostrar-me tudo, Julio entrava aqui e ali, saltava imensas soleiras de calçadas desiguais. Vimos cafés, lojas, bilhares, restaurantes e longas avenidas. Muitas vezes assustava-me pensando que estávamos perdidos.¹⁷⁹

Nesse primeiro contato com a capital, percorrendo seus espaços, o autor entra em contato com um veículo que lhe despertara estranheza:

Tomamos um estranho veículo puxado a burros que corria sobre trilhos: era um dos veículos da Companhia de bondes, na qual meu irmão era empregado. À frente do bonde, o cocheiro, com longo chicote, soltava grunidos e o relho rodopiava perigosamente, ameaçando cortar o rosto dos passageiros sentados no primeiro banco.¹⁸⁰

Depoimentos como este, de Otacílio de Azevedo, trazem em sua escrita a peculiaridade de quem escreve sobre o vivido e o visto. Segundo Catroga, a diferença entre quem escreve sobre o tempo vivido — o memorialista —, que olha o passado como um tempo idealizado, e o historiador é a análise sobre o passado.

Frise-se que, na própria organização textual, expressões como “eu vi” não escondem o sujeito do enunciado, isto é, explicitam a intervenção do narrador no seu relato, doando-lhes autoridade e elevando o “eu vi” (ou o “eu digo”) a garante de verdade.¹⁸¹

¹⁷⁹ AZEVEDO, Otacílio de. Op. Cit., p. 23.

¹⁸⁰ *Ib* *Ibidem*, p. 23-24.

¹⁸¹ CATROGA, Fernando. Ainda será a História Mestra da Vida? Em: RIOS, Kênia de Sousa. FURTADO FILHO, João Ernani (Orgs.). *Em Tempo: História, Memória, Educação*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2008, p. 12.

Peculiaridade que faz do memorialista um escritor da ausência. Procura com a sua escrita dar conta de algo que não existe mais. E tenta narrar o “passado perdido” apoiado na justificativa de ter sido uma testemunha ocular dos fatos, tentando garantir a imagem de detentor da verdade absoluta sobre esse mesmo passado. Em sua narração, os detalhes utilizados para contar um fato tentavam constituir marcas legítimas de um relato verdadeiro. Difere, assim, da escrita do historiador, que compreende o passado como objeto de interpretação, análise. A escrita do historiador é marcada por uma tensão que o obriga a

Falar de um tempo que não vivemos, torná-lo presente pelo ato criativo da palavra, incorporá-lo à vida de amplas coletividades, que desta relação necessitam para prosseguir na invenção cotidiana da vida social.¹⁸²

Segundo Guimarães (Idem), o texto narrado significa uma intermediação entre a experiência vivida e o ato de torná-la acessível. Mas tanto ao memorialista quanto àquele que não deixou registro escrito, o passado se constrói na medida em que é contado.

Partindo dessas observações, interessei-me também pelos relatos de “pessoas comuns”,¹⁸³ que pudessem falar de suas lembranças, de como eram recriadas à medida que a cidade dita por eles foi ganhando forma nas suas narrativas. Nesse grupo, privilegiei os de mais idade, até pela cronologia da pesquisa, e, na sua maioria, fora de uma cultura dita “letrada”, que não tinham nenhum hábito de escrever, deixar qualquer registro sobre suas vidas. Todas as informações sobre esse passado estavam guardadas na memória, eram apenas lembranças de outro tempo, que se interliga com o momento atual na medida em que narram suas histórias. Segundo Bosi:

¹⁸² GUIMARÃES, Manoel Luiz Salgado. Reinventando a tradição: sobre antiquariado e escrita da História. Em: RIOS, Kênia de Sousa. FURTADO FILHO, João Ernani (Orgs.). *Em Tempo: História, Memória, Educação*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2008, p. 39-40.

¹⁸³ Utilizo essa expressão para designar os entrevistados que, diferente dos memorialistas citados nesse estudo, não deixaram registro escrito.

A lembrança é uma imagem construída pelos materiais que estão, agora, à nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual. Por mais nítida que nos pareça a lembrança de um fato antigo, ela não é a mesma imagem que experimentamos na infância, porque nós não somos os mesmos de então e porque nossa percepção alterou-se e, com ela, nossas idéias, nossos juízos de realidade e de valor. O simples fato de lembrar o passado, *no presente*, exclui a identidade entre as imagens de um e de outro, e propõe a sua diferença em termos de ponto de vista.¹⁸⁴

Na construção dessas lembranças, o presente narra o passado a partir das diretrizes dadas pelo ato de narrar. Em uma cidade como Fortaleza, onde o crescimento urbano sofreu grandes alterações, sobretudo após os anos 1930, em que equipamentos urbanos, como transporte, iluminação, rede de esgoto, não acompanharam o desenvolvimento da cidade, tudo indica que essas alterações contribuíram para que esses fatos sejam lembrados com frequência. Segundo relato do senhor José Fernandes Leite, de 80 anos de idade, conhecido como Zé Louro, que veio de Russas para Fortaleza no ano de 1936, morador do bairro Joaquim Távora, o contato com o bonde foi assim:

Eu cheguei a andar de bonde, foi extinto [...] isso foi em 1946, andei de bonde, até ele ser extinto em 1948 ou 1949, eu não to bem lembrado, foi por aí assim. Aí ficou só os ônibus rodando, naquele [tempo] não se chamava nem ônibus era caminhonete, só pegava 36 passageiros, sentados. Aí depois foi que foram aumentando os ônibus maior para 44 passageiros, mas antes chamava caminhonete.¹⁸⁵

Como se pode constatar, os relatos orais nunca resgatam o passado como ele “realmente aconteceu”. Segundo Seu Zé Louro, suas lembranças não demarcam um tempo preciso, o que denota a diferença entre a lembrança e o fato, pois os bondes foram encampados pela Prefeitura Municipal no ano de 1947. Analisando depoimentos como esses e estabelecendo critérios de

¹⁸⁴ BOSI, Ecléa. Op. Cit., p. 55.

¹⁸⁵ José Fernandes Leite, hoje aposentado, nasceu em 1930, em Russas (CE). Foi dono de uma oficina mecânica por muitos anos. Entrevista gravada em junho de 2005.

análises nos quais o historiador estabelece sua base para um melhor entendimento e estipula questionamentos sobre o passado.

Assim, essa metodologia abre novas perspectivas para o entendimento do passado recente, pois amplifica vozes que não se fariam ouvir. Além de nos possibilitar o conhecimento de diferentes “versões” sobre determinada questão, os depoimentos podem apontar continuidade, descontinuidade ou mesmo contradições no discurso do depoente.¹⁸⁶

Quando lidamos com esse tipo de fonte (oral), o mais adequado é tentar perceber como os sujeitos reelaboram suas vidas, seja de forma individual ou coletiva. Segundo Halbwachs, a memória

Não se apóia na história aprendida, mas na história vivida. Por história, devemos entender não uma sucessão cronológica de eventos e datas, mas tudo o que faz com que um período se distinga dos outros, do qual os livros e as narrativas em geral nos apresentem apenas um quadro esquemático e incompleto.¹⁸⁷

Para o autor, a memória, apesar de individual, buscaria no coletivo sua afirmação. Para ele, o indivíduo teria duas memórias, uma coletiva e outra individual. Por isso, o depoimento só faz sentido dentro de um grupo que participa de experiências semelhantes. Seria uma memória social.

Em pesquisa que buscava compreender o alcance dos serviços públicos, como saneamento, fornecimento de água potável, iluminação e transportes públicos, implantados na cidade de Fortaleza, o historiador Gizafran Nazareno Mota Jucá realizou uma série de entrevistas com velhos buscando perceber como esses atores elaboravam suas memórias, e como a implantação de equipamentos urbanos, ou a falta deles, alterou o cotidiano dos moradores de Fortaleza. Segundo o autor:

¹⁸⁶ FREITAS, Sônia Maria de. *História oral: possibilidades e procedimentos*. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006, p. 49.

¹⁸⁷ HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006, p. 78-79.

Antes, a maioria das informações era filtrada, uma vez que a história só registrava informes condizentes com as diretrizes do poder estabelecido no contexto social, onde se noticiava a ocorrência selecionada. [...] Entretanto, sem querer menosprezar as demais fontes, é deixando-se envolver pela força da oralidade que nos conscientizamos acerca de algo revelador: sem o falar, a escrita seria impedida de se revelar. As palavras proferidas ou as palavras e as coisas divulgadas, na diversidade das ações cotidianas, não constituem apenas uma forma de expressão mecânica dos nossos sentimentos.¹⁸⁸

Nesse caso, temos a dimensão da importância dos relatos de um determinado grupo sobre um contexto ou sobre um determinado assunto. A pluralidade de depoimentos traz consigo a riqueza dos elementos que devem ser estudadas pelo historiador. Daí a importância dessas fontes para analisar o período sobre o qual estou escrevendo, onde existe a possibilidade de consultar pessoas que viveram o período estudado. Pessoas como Dona Júlia, que narra sua chegada à cidade de Fortaleza, vinda do interior do estado. Suas primeiras lembranças narram a dificuldade de locomoção:

Eu fiz a admissão ao ginásio. E o ginásio eu fiz aqui no Patronato Nossa Senhora Auxiliadora. Não terminei não. Eu fiz a admissão pra fazer o ginásio e fiz até o segundo ginásio. Aí minha irmã mudou-se daqui [Joaquim Távora] pra Varjota e lá só tinha dois ônibus. Aí por isso eu deixei de estudar, porque eu estudava à noite, viu, no Patronato. Então eu fiz só o segundo ginásio. Deixei de estudar porque não podia ir à noite só. Se um ônibus naquela época desse um prego, como é que eu ia andar uma distância enorme sem casas, tanto cachorro, o asfalto ruim. Não dava pra se andar só, de jeito nenhum, por isso eu deixei.¹⁸⁹

Nesse relato, Dona Júlia, como gosta de ser chamada, narra a dificuldade de deslocamento na cidade, nos idos da década de 1940, que chega ao ponto de impedir que ela termine seus estudos. Uma cidade que ainda estava em expansão territorial, nesse caso para o lado leste, a Varjota, e o poder público ainda não se fazia presente, tendo uma pavimentação

¹⁸⁸ JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *A oralidade dos velhos na polifonia urbana*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2003, p. 84-85.

¹⁸⁹ Maria Júlia Campos Sales. Entrevista gravada em Setembro de 2007.

deficiente. Com um sistema de transporte deficiente e tendo no bonde um dos principais meios de locomoção pela cidade, era natural que Dona Julia lembrasse os momentos em que andou de bonde.

Quando nós chegamos aqui na Visconde do Rio Branco, que eu morei com a minha irmã, ainda tinha, como eu lhe falei, o bonde andando bem pouquim, andando bem devagarim. Porque diz que tava no fim. Eu ainda andei de bonde, viu. Mas andei poucas vezes, porque eles recolheram e pronto. Aí depois ainda voltaram [...] a fazer os planos de ida e volta. Mas eu não apanhei nenhum. Eu sei que eu ainda andei de bonde. Tão devagarim, porque disse que tava tudo com problema. E acabou, aí pronto. Era esquisito. Tinha um trilho, tem um trilho, porque o bonde ele anda como o trem no trilho, sabe. Terminava bem aqui pertim da entrada que entra pra cá.¹⁹⁰

A certeza de Dona Júlia de ter andado de bonde coincide com os últimos momentos dessa máquina. Perto do final de sua existência, poucos eram os bondes que circulavam na cidade e os que circulavam necessitavam de reparos que nunca foram feitos. Daí o espanto de Dona Júlia com a velocidade, ou melhor, com a falta de velocidade que esses veículos percorriam em seu trajeto. A admiração que Dona Julia manifesta pode estar ligada à curiosidade de quem sempre quis morar numa cidade grande, e pela falta de contato com veículos automotores.

Eu sempre gostei de cidade grande [...] Eu nasci no município de Boa Viagem, interior mesmo. E Boa Viagem era longe de onde eu morava. É um município muito grande. Eu passei em Boa Viagem de passagem. Eu fui passar um dia na casa de um padrinho, madrinha [...] meus padrinhos moravam depois de Boa Viagem e nós passamos em Boa Viagem, eu e meu pai, montados, porque naquela época não tinha transporte carroçável. Não existia ônibus, não existia [...] dificilmente a gente ouvia falar em automóvel, ninguém falava em outra coisa, nem caminhão ninguém via. Não tinha estrada carroçável. Não passava carro não, era todo mundo montado a cavalo.¹⁹¹

¹⁹⁰ Idem.
¹⁹¹ Idem.

Analisando essa declaração de Dona Julia, é compreensível seu espanto com os veículos que ocupavam as ruas da cidade quando ela teve seu primeiro contato. Um de seus passeios preferidos era pegar o bonde e deslocar-se para o centro para ficar olhando as vitrines das lojas. Esse percurso era feito quase diariamente.

Em livro de memória, Blanchard Girão descreve a Fortaleza nas décadas de 1930 e 1940, quando era estudante do Liceu do Ceará, uma das maiores instituições de ensino do período. No cotidiano da vida escolar, era comum alunos deslocarem-se para o colégio de bonde. Girão faz a descrição do seu primeiro contato com os bondes da companhia inglesa.

O bonde que conheci era o “Tramway”, veículo movido a eletricidade, amplo e arejado, porquanto todo aberto, valendo-se de sanefas e listras verdes e brancas com proteção da chuva ou do sol mais intenso. Possuía dois estribos laterais, além de pará-choques na parte posterior – igual de ambos os lados, trocando-se, no final da linha, a lança condutora da energia e o lugar do motorneiro. De cor verde (houve um tempo, antes de mim, que teria sido branco), o bonde, além do nome de indicação do bairro, possuía uma lâmpada colorida que identificava o seu destino.¹⁹²

Dessa maneira o bonde foi descrito pelo memorialista, com uma riqueza de detalhes, próprias de quem quer dar veracidade ao seu texto. De acordo com essa descrição, o veículo está muito mais para um bonde de primeira classe, com cortinas para proteger da chuva e do sol, sistema de iluminação que identificava a linha desejada.

A fortaleza dos anos 1940 foi registrada por Marciano Lopes, outro memorialista, que descreve a cidade através de seus bairros, praças, lojas, pensões alegres, rodas nas calçadas dentre outros aspectos.

Fortaleza nos idos de 45, compunha-se, além do centro, que era comercial e residencial, de poucos bairros e, conseqüentemente, de poucas linhas de bondes e de ônibus. A vida, era pacata. Nas calçadas das residências, à noite, formavam-se as chamadas rodas

¹⁹² GIRÃO, Blanchard. Op. Cit., p. 15.

de calçadas com papos os mais variados e as reuniões iam noite a dentro.¹⁹³

Lopes ressalta aqui as poucas linhas de bondes e os poucos bairros que compunham a cidade. Esses bairros continham uma população que ansiava por equipamentos urbanos que na sua maioria não atingiam os locais mais distantes do centro, ou chegavam até eles com dificuldade. Com uma população cada vez maior, a Fortaleza da década de 1940 passava por transformações significativas. Quando os bondes estavam chegando ao seu final, e traziam com eles vários problemas, já não era tão “chic” pegar um bonde, já não era o meio mais veloz de se locomover pela cidade — existiam os automóveis e os ônibus com velocidades maiores.

Por isso, era “chic”, na Fortaleza daqueles tempos idos, prendadas donzelas conversando em francês e tocando piano, nos fins de tarde, nas senhoriais moradias do centro da cidade. Como “chic”, era assistir à sessão das sete e meia do Cine Diogo, fazer compras na Casa Sloper, ver as vitrines da Casa Parente, merendar no “O Jangadeiro” ou no “Eldorado”, ter, na sala, uma ampliação colorida da “Aba-Film”, usar perfume “Promessa”, encomendar chapéus às irmãs Almeida, frisar os cabelos na Madame Santinha, comprar tecidos finos na “A Cearense” ou na “Broadway” e, aos domingos, assistir à missa das oito, na capela das Missionárias, na Avenida Rui Barbosa.¹⁹⁴

Segundo Lopes, não era mais glamoroso para uma donzela pegar um bonde e transitar no final da tarde pela cidade. Os padrões eram outros.

Nos cafés, que eram reduto exclusivo dos homens – moça e senhora de respeito não freqüentavam cafés – discutia-se política e a ditadura de Vargas, o charuto de Churchill, o talento infantil de Shirley Temple, o suicídio de Hitler e a guerra recém-terminada, a Europa dilacerada e a sua reconstrução, a última charge do “o Malho”, a exuberância da Cyres Braga. Comentavam sobre o barulho dos bondes da Ceará Light, reclamavam da carestia, do calor, da

¹⁹³ LOPES, Marciano. *Royal Briar: a Fortaleza dos anos 40*. 4ª edição. Fortaleza: ABC, 1996. Coleção Nostalgia, p. 28.

¹⁹⁴ Id Ibidem, p. 27-28.

morosidade na construção do Cine São Luiz. Dividiam-se nos comentários sobre as “Coca-Colas”, uns contra, muitos a favor.¹⁹⁵

Entre comentários sobre a Segunda Guerra, a construção de mais um equipamento de lazer para a cidade, o Cine São Luiz, e moças apelidadas com nome de refrigerante, estavam os bondes e os barulhos que faziam. E esses barulhos só aumentavam devido ao crescente número de veículos a percorrer o espaço urbano. Com relação ao trânsito, esse incômodo sonoro se concentrava com maior intensidade na parte central da cidade, na Praça do Ferreira. À medida que há o deslocamento populacional para bairros mais distantes do centro, os veículos acompanham esse deslocamento, mesmo sendo de maneira restrita, levando consigo práticas e sons a lugares mais pacatos. Nesse caso, o bonde invade lugares acostumados a outros sons, incomodam alguns, desperta curiosidade em outros. Várias pessoas ficavam na janela ou em suas calçadas esperando passar o bonde, para verem e serem vistos, participar de alguma forma dessa troca de olhares no espaço social que se desloca por trilhos.

Na busca de melhor aproveitar esse espaço de convivência, Amadeu Amaral narra em suas memórias na cidade de São Paulo como gostava de transitar de bonde.

Gosto de viajar no último banco. Vai-se mais resguardado de maçantes. Pode-se inspecionar o carro inteiro, quase sem ser visto. Não se vêem caras. Evita-se o risco de pagar a passagem para os amigos que não o são, e pode-se fazer aos amigos que o são a surpresa de lha pagar, numa traição delicada, pelas costas, - o que, como fineza, tem na sua independência um especialíssimo sabor. Por fim, pode-se fumar sem a preocupação de ser incômodo a senhoras, por que muito raramente vão senhoras no último banco e dá-se a coincidência de não haver outro depois do último.¹⁹⁶

Como observa o autor, o lugar que ocupa no bonde é estratégico, longe das senhoras, que nunca ocupavam a parte de trás do veículo, fazendo-

¹⁹⁵ Id Ibidem, p. 56.

¹⁹⁶ AMARAL, Amadeu. Op. Cit., p. 33.

se, assim, um percurso fora das normas estabelecidas de um bom comportamento em locais fechados, proibindo o consumo de tabaco, como cinemas e bondes.

Inúmeras foram as pessoas que faziam esses trajetos todos os dias, fossem elas ao trabalho ou por lazer, o bonde virou a maneira mais utilizada pelos cidadãos da época. Como Dona Maria, oriunda do estado da Paraíba, que veio para a capital cearense logo cedo, com dois anos de idade. Durante sua infância, morou no centro da cidade, primeiro na rua Assunção, logo após na Sólton Pinheiro. Seu pai trabalhava de tecelão e ela ficava encarregada de levar o almoço.

Todo dia eu ia deixar o almoço do meu pai. Quando voltava via o bonde que tava parado e aí eu pegava o bonde. Aí eu descia lá na Estação [Praça da Estação]. Daí eu ia pra casa.¹⁹⁷

Esse era o momento áureo do dia da ainda pequenina Maria, que, acompanhada da mãe, exercia a função diária de deixar a comida do pai e, de relance, acompanhava diariamente o desenvolvimento da cidade de Fortaleza, através dos passeios que fazia no carro da companhia inglesa.

Eu ia pra todo canto de bonde. Andava mas andava mesmo. Era muito bom. Num instante se acabou. Pra você vê as coisas boas num instante se acaba.¹⁹⁸

Na fala de Dona Maria, suas narrações remetem a um tempo próprio da memória, que inicia a fala com expressões como “Naquele tempo” para distinguir o ontem do hoje, de um passado idealizado, que, sempre comparado aos dias atuais, trazem em suas narrações, um tempo projetado como ideal, de uma cidade tranquila, pacata, que revela nas narrações e nos escritos de

¹⁹⁷ Maria do Socorro Cavalcante Neves. Entrevista gravada em Outubro de 2009.

¹⁹⁸ Idem.

muitos uma Fortaleza que outrora seguia sem percalços, muito diferente da metrópole que a cidade se tornou.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

João Paulo Alberto Coelho Barreto, mas conhecido como João do Rio¹⁹⁹, em uma de suas crônicas, a certa altura, questiona:

Há nada mais enternecedor que o princípio de uma rua? É ir vê-lo nos arrabaldes. A princípio capim, um braço a ligar duas artérias. Percorre-o sem pensar meia dúzia de criaturas. Um dia cercam à beira um lote de terreno. Surgem em seguida os alicerces de uma casa. Depois de outra e mais outra. Um combustor tremeluz indicando que ela já se não deita com as principais sombras. Três ou quatro habitantes proclamam a sua salubridade ou o seu sossego. Os vendedores ambulantes entram por ali como por terreno novo a conquistar. Aparece a primeira reclamação nos jornais contra a lama ou o capim. É o batismo. As notas policiais contam que os gatunos deram num dos seus quintais. É a estréia na celebridade, que exige o calçamento ou o prolongamento da linha de bonde.²⁰⁰

Nessas poucas palavras, João do Rio apresenta ares do civilizado chegando a um ambiente em construção, que fica fora da zona urbana, os arrabaldes. Independentemente do lugar para onde o cronista conta sua história, o progresso chega aos poucos, engatinhando, tomando conta das pessoas, dos lugares, da arquitetura. Estabelece uma nova forma de se relacionar com o espaço. Como na crônica, primeiro se estabelece uma moradia em local inabitado. Logo após outra e mais outra. Começam a circular por esses espaços os seus novos moradores. Não demora muito e logo se torna um novo bairro, passando a exigir equipamentos urbanos, como um sistema de esgoto e encanamentos de água, iluminação elétrica e rede de transportes. E tudo mais que cerca geralmente a região central de uma cidade, que geralmente é a mais desenvolvida.

Assim, com um crescimento lento e, às vezes, desordenado, a capital cearense foi se constituindo como a metrópole que conhecemos hoje. Nela,

¹⁹⁹ Jornalista, cronista, contista e teatrólogo, nasceu no Rio de Janeiro, em 5 de agosto de 1881, e faleceu na mesma cidade em 23 de junho de 1921.

²⁰⁰ RIO, João do. *A alma encantadora das ruas*. Belo Horizonte: Crisálida, 2007, p. 19-20.

ruas, avenidas, veículos automotores, praças, casas e pessoas compartilhavam suas mudanças. Iluminação precária, inexistência de rede de esgoto, nenhum saneamento. A cidade necessitava de uma política que viesse melhorar a vida dos seus cidadãos. Dentre estas, a implantação do transporte público urbano, inicialmente com o bonde, ainda movido pela tração animal, no final do século XIX.²⁰¹

Com a função de encurtar distâncias, o transporte público na capital cearense teve seus primeiros veículos puxados por burros. Somente em 1913, com a empresa que geria os serviços administrados por capital estrangeiro, oriundo da Inglaterra, o sistema foi eletrificado. A mesma empresa, a Ceará Tramway, mais conhecida entre os moradores da cidade como Light, também ficou encarregada pela geração de energia elétrica.

Mas esse progresso não aconteceu como as pessoas imaginavam, ou como seus administradores queriam. O que, no início, gerou furor pela novidade tecnológica, aos poucos foi mostrando o lado ineficiente de uma cidade em expansão. Desde sua implantação, os trilhos da companhia inglesa pouco avançaram para regiões suburbanas, o que contraria sua função principal do deslocamento. Se a ideia era fazer com que as pessoas morassem afastadas do centro urbano, ela aconteceu em parte, apenas. Devido às poucas linhas existentes, que não chegavam a preencher toda a malha urbana, muitos moradores procuravam ou insistiam em se amontoar próximos à região central, onde trabalho, áreas de lazer, comércio, estava ao passo de uma caminhada.

A intenção de transformar Fortaleza em uma cidade dita “moderna” não ficava apenas restrita à implementação de equipamentos urbanos modernos, como cinemas, cafés, lojas, calçamento nas principais vias. Era preciso também mudar hábitos impregnados em uma sociedade que estava ligada ao

²⁰¹ O urbanista americano Lewis Mumford, em obra que retrata a cidade desde seus primeiros núcleos urbanos, passando por suas transformações ao longo do tempo até estabelecer perspectivas futuras para um melhor ordenamento do modo de viver em megalópoles, fala sobre a importância do transporte público: “Com a invenção da módica diligência, da estrada de ferro e, finalmente, do bonde, começou pela primeira vez a existir na história o transporte coletivo. A distância que se podia cobrir a pé já não estabelecia os limites do crescimento da cidade; e todo o ritmo da ampliação urbana foi aumentado, já que não se tratava mais de avenida a avenida, ou de quarteirão a quarteirão, mas de via férrea a via férrea e de subúrbio a subúrbio, estendendo-se em todas as direções, a partir do distrito central”. MUMFORD, 1965, p. 546.

estilo de vida interiorano. Nesse caso, o bonde era um elemento que transitava tanto na parte mais desenvolvida quanto no bairro mais longínquo, transitando por realidades completamente diferentes. Era frequente circularem pelas ruas da cidade animais soltos, alguns destinados ao abastecimento de produtos de primeira ordem, ou para o usufruto do deslocamento dentro da capital.

Foi estabelecido um código de posturas para tentar colocar em prática essa cidade idealizada, que sob pena de multa tentou ordenar a vida de seus cidadãos. E o percurso da implantação do bonde elétrico, seus anos no ir e vir podem apresentar as diferenças entre espaços, costumes e a maneira com que a cidade apresentava-se para seus moradores, ou a maneira como seus moradores apreendiam essa cidade. Nessa análise, o bonde é muito mais do que um veículo para levar e trazer passageiros a destinos diversos, ele passa a ser um lugar social que trafega sobre trilhos, onde, em certo momento, pediu-se sua separação entre duas classes.

Aquilo que era talvez o ápice do moderno quando da sua implementação na década de 1910, juntamente com a eletricidade, o bonde passa a ser um objeto obsoleto na década de 1940, quando novos atores, carros e ônibus, firmavam-se no ambiente urbano. Com isso, espero ter apresentado uma visão de cidade e de relação das pessoas com a cidade através do bonde, que façam repensar políticas urbanas que, passadas algumas décadas, ainda permeiam o nosso dia a dia.

FONTES

PERIÓDICOS

A Nação, Fortaleza. 26/11/1931.

A Rua, Fortaleza. 9/2/1933; 16/12/1933; 10/5/1934.

A Tribuna, Fortaleza. 7/11/1922; 31/10/1922; 28/8/1922; 31/10/1922; 17/8/1923; 17/10/1923.

Correio do Ceará, Fortaleza. 7/10/1927; 26/11/1937; 12/11/1936; 18/5/1934; 15/6/1942; 10/10/1942.

Diário do Ceará, Fortaleza. 15/1/1924; 12/4/1927; 22/2/1928; 24/1/1927; 15/1/1924; 8/1/1924; 9/8/1927; 24/8/1927; 25/1/1928; 24/8/1928.

Diário do Estado, Fortaleza. 18/10/1916.

Folha do Povo, Fortaleza. 27/9/1913; 22/11/1913; 23/11/1913; 29/10/1903; 13/11/1913; 9/3/1917.

Gazeta de Notícias, Fortaleza. 29/10/1938; 7/11/1928; 12/5/1929; 26/3/1929; 9/5/1929; 15/8/1929; 2/4/1933; 20/4/1944; 12/10/1947.

Jornal do Comércio, Fortaleza. 6/8/1924; 11/6/1928; 9/9/1924; 1/10/1925; 8/10/1928.

O Ceará, Fortaleza. 29/8/1928; 26/9/1928; 15/9/1926; 5/3/1927; 18/3/1929; 28/8/1928; 30/8/1928; 31/8/1928; 6/9/1928; 7/9/1928.

O Cearense, Fortaleza. 25/4/1880; 24/11/1883; 25/6/1886; 2/3/1890; 12/10/1884.

O Libertador, Fortaleza. 25/4/1889.

O Nordeste, Fortaleza. 27/1/1926; 18/3/1926; 24/11/1931; 7/7/1939; 26/9/1925; 28/9/1925; 8/10/1925; 6/2/1926; 20/10/1928; 4/11/1925; 29/9/1925; 30/9/1925; 6/10/1925; 16/11/1925; 14/8/1928; 21/8/1929; 25/11/1929; 9/10/1928; 5/2/1937.

O Povo, Fortaleza. 13/1/1939; 11/9/1999; 19/8/1929; 27/1/1932; 27/7/1928; 23/6/1936; 14/1/1938; 5/2/1938.

Unitário, Fortaleza. 19/10/1913; 7/12/1916; 1/12/1910; 14/1/1938.

PUBLICAÇÕES OFICIAIS

ASSEMBLEIA Legislativa do Estado do Ceará.. *27ª sessão ordinária da Assembleia Legislativa do Ceará*. Projeto Nº 18, em 31 de agosto de 1893.

BRASIL. *Leis do Brasil LB nº 239*. Decreto Nº 5110 de 9 de outubro de 1872. P. 889.

CÂMARA Municipal de Fortaleza. *Relatório da Câmara Municipal de Fortaleza*. Fortaleza, 1925.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística. *Anuário Estatístico do Brasil*. Tipografia do Departamento de Estatística e Publicidade. Ano III, 1937.

PREFEITURA de Fortaleza. *Código de Posturas do Município de Fortaleza*. Fortaleza: Tipografia Minerva, 1933.

ASSEMBLEIA Legislativa do Estado do Ceará. Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado do Ceará à Assembléia Legislativa e lida na abertura da 1ª sessão ordinária da décima legislatura. Tipographia Gadelha. Ceará, 1929. P. 20. Disponível na biblioteca da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (Cepimar).

ASSEMBLEIA Legislativa do Estado do Ceará. Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado do Ceará à Assembléia Legislativa e lida na abertura da 2ª sessão ordinária da décima legislatura. Tipographia Gadelha. Ceará, 1930. P. 21. Disponível na biblioteca da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (Cepimar).

FONTES ORAIS

Entrevista Maria do Socorro Cavalcante Neves. Fortaleza, outubro de 2007. Arquivo pessoal.

Entrevista Maria Júlia Campos Sales. Fortaleza, setembro de 2007. Arquivo pessoal.

Entrevista José Fernandes Leite. Fortaleza, junho de 2005. Arquivo pessoal.

CD-ROM

Traços do transporte: catálogo das ilustrações do transporte coletivo de passageiros do Ceará. Fortaleza: Federação das Empresas de Transportes

Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão, 2008. Disponível na Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (Cepimar).

ARQUIVOS CONSULTADOS

Biblioteca Pública Menezes Pimentel. Setor de Periódicos, Fortaleza (CE).
Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (Cepimar), Fortaleza (CE).
Academia Cearense de Letras, Fortaleza (CE).
Arquivo Público do Estado do Ceará, Fortaleza (CE).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMANAQUE DO CEARÁ.

AMARAL, Amadeu. *Memorial de um passageiro de bonde*. São Paulo: HUCITEC, Secretaria de Cultura, Ciência e Tecnologia, 1976.

ARAÚJO, Hermetes Reis de. *Tecnologia e Cultura: ensaios sobre o tempo presente*. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

AZEVEDO, Miguel Ângelo de. *Cronologia Ilustrada de Fortaleza*. 2001. Vol. 1.

AZEVEDO, Otacílio de. *Fortaleza descalça: reminiscências*. 2ª edição. Fortaleza: UFC / Casa José de Alencar, 1992.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembrança de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. Companhia das Letras, 1990.

CARVALHO, Marieta Pinheiro de. *Uma idéia ilustrada de cidade: as transformações urbanas no Rio de Janeiro de d. João VI: (1808 – 1821) – Rio de Janeiro: Odisséia, 2008.*

CATROGA, Fernando. Ainda será a História Mestra da Vida? Em: RIOS, Kênia de Sousa. FURTADO FILHO, João Ernani (Orgs.). *Em Tempo: História, Memória, Educação*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2008.

COSTA, Angela Marques da. SCHWARCZ, Lilia Moritz. *1890 – 1914: no tempo das certezas*. Coordenação Laura de Mello e Souza, Lilia Moritz Schwarcz. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

FEDERAÇÃO das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão. *De ônibus: cento e quarenta anos nas estradas e cidades do Ceará*. Fortaleza, 2008.

FREITAS, Sônia Maria de. *História oral: possibilidades e procedimentos*. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006.

GIRÃO, Blanchard. *O liceu e bonde na paisagem sentimental da Fortaleza província*. Fortaleza: ABC, 1997.

GUIMARÃES, Manoel Luiz Salgado. Reinventando a tradição: sobre antiquariado e escrita da História. Em: RIOS, Kênia de Sousa. FURTADO FILHO, João Ernani (Orgs.). *Em Tempo: História, Memória, Educação*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2008.

- HOBBSAWM, Eric J. *A era do capital*. 1848 – 1875. São Paulo: Paz e Terra, 2009.
- HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006.
- JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *A oralidade dos velhos na polifonia urbana*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2003.
- LEITE, Ary Bezerra. *História da energia no Ceará*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1996.
- LIMA BARRETO, Afonso Henrique Garnier. Em: *A Careta*. Rio de Janeiro, 29 de Julho de 1922 *apud* NEVES, Margarida de Sousa. O povo na rua: um “conto de duas cidades”. Em: PECHMAN, Robert Moses (Org.). Olhares sobre a cidade. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.
- LINHARES, Paulo. *Cidade de água e sal*. Por uma antropologia do litoral nordeste sem cana e sem açúcar. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992.
- LOPES, Marciano. *O baú da donzela*. 1991.
- LOPES, Marciano. *Royal Briar: a Fortaleza dos anos 40*. 4ª edição. Fortaleza: ABC, 1996. Coleção Nostalgia.
- MCDOWALL, Duncan L. *Light: a história da empresa que modernizou o Brasil*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008.
- MENEZES, Raimundo. *Coisas que o tempo levou: crônicas da Fortaleza Antiga*. Fortaleza: Ed. Hucitec, 1977.
- MUMFORD, Lewis. *A cidade na história*. Vol 2. Editora Itatiaia, Belo Horizonte.
- NEVES, Margarida de Sousa. O povo na rua: um “conto de duas cidades”. Em: PECHMAN, Robert Moses (Org.). Olhares sobre a cidade. . Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.
- NOGUEIRA, João. *Fortaleza velha: crônicas*. 2ª edição. Fortaleza: Edições UFC/PMF, 1980.
- Os motores da história. Entrevista com Paul Virilio. Em: ARAÚJO, Hermetes Reis de. *Tecnologia e Cultura: ensaios sobre o tempo presente*. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.
- PARENTE, Eduardo Oliveira. *Operários em movimento: a trajetória de luta dos trabalhadores da Ceará Light (Fortaleza, 1917 – 1932)*. Dissertação (Mestrado) em História Social. Universidade Federal do Ceará. Departamento de História, Fortaleza, 2008.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Muito além do espaço*: por uma história cultural do urbano. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol 8, nº 16, 1995.

PLANTA da cidade de Fortaleza. *Guia cearense*. Fortaleza, 1927, p. 193.

PREFEITURA de Fortaleza. *Código de Posturas do Município de Fortaleza*. Fortaleza: Tipografia Minerva, 1933.

RIO, João do. *A alma encantadora das ruas*. Belo Horizonte: Crisálida, 2007.

RIOS, Kênia Sousa. Campos de concentração no Ceará: isolamento e poder na Seca de 1932. Fortaleza: Museu do Ceará / Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2006.

ROCAYOLO, Marcel. “*Cidade*”. Em: Enciclopédia Enaudi. Lisboa. Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1986.

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei*: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 1997.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. Em: *História da Vida Privada no Brasil*. República: Da Belle Époque à Era do Rádio. São Paulo: Companhia Das Letras, 1988.

SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole*: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SILVA FILHO, Antonio Luiz Macedo e. *A cidade e o patrimônio histórico*. Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2003.

_____. *Fortaleza*: imagens da cidade. 2ª edição. Fortaleza: Museu do Ceará – Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2004.

_____. *Paisagens do consumo*: Fortaleza no tempo da Segunda Grande Guerra. Fortaleza: Museu do Ceará; Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2002.

_____. *Rumores*: a paisagem sonora de Fortaleza (1930 – 1950). Fortaleza: Museu do Ceará – Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2006.

_____. Volteios da Letra nas memórias urbanas. Em: *Trajetos*. Revista do Programa de Pós-Graduação em História Social e do Departamento de História da Universidade Federal do Ceará. – v. 5, nº 9/10 (dez. 2007). – Fortaleza: Departamento de História da UFC, 2007.

SILVA, Eduardo. *As queixas do povo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

STIEL, Waldemar Corrêa. *História do transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus*. São Paulo: EBTU, 1984.

SUSSEKIND, Flora. *Cinematógrafo de letras: literatura, técnica e modernização no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.